LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. കെ. പി. രാജേന്ദ്രൻ : സർ, 1985 മുതൽ അദാലത്തുകൾ ആരംഭിച്ചു. ഏകദിന അദാലത്ത്, മാസ അദാലത്ത് ജനകീയ അദാലത്ത് തുടങ്ങിയവ നടത്തിയെങ്കിലും അദാലത്തുകൾ തോറും പിന്നേയും ലക്ഷക്കണക്കിന് പരാതികളുടെ പ്രളയമാണ്. അതുകൊണ്ട് ഇതിലൊരു മാറ്റം വരുത്തി ഇപ്പോൾ തഹസീൽദാർമാരുടെ കീഴിൽ 700-ഓളം ജീവനക്കാരെ മാറ്റിക്കൊടുത്തു. ഇനി ഓരോ താലൂക്കിലും അഡീഷണൽ തഹസീൽദാർമാരുടെ നേതൃത്വത്തിൽ ഇത് കൃത്യമായി ചെയ്യാനുള്ള നടപടി സ്വീകരിക്കുന്നതാണ്.

ശ്രീ. ബാബു പോൾ : സർ, സർവ്വേ നടപടികൾ റവന്യൂ വകുപ്പുമായി ചേർന്ന് നടത്താൻപോകുന്നുവെന്ന് അങ്ങ് സൂചിപ്പിക്കുകയുണ്ടായി. സർവ്വേ പുനഃസംഘടന റവന്യൂ വകുപ്പുമായി ചേർന്ന് തഹസീൽദാർമാരുടെ കീഴിൽ എങ്ങനെ കൊണ്ടുപോകാനാണ് ഗവൺമെന്റ് ഉദ്ദേശിച്ചിട്ടുള്ളത് ; അതുപോലെ തന്നെ മൂവാറ്റുപുഴ താലൂക്കിലെ റീ-സർവ്വേ നടപടികൾ ഒന്നും തന്നെ ആരംഭിക്കാൻപോലും കഴിഞ്ഞിട്ടില്ല. അതിനുള്ള നടപടികൾ എന്നത്തേയ്ക്ക് സ്വീകരിക്കാൻ കഴിയും ; അതിന് ഒരു മുൻഗണന നൽകുമോ എന്നുകൂടി വ്യക്തമാക്കുമോ ?

ശ്രീ. കെ. പി. രാജേന്ദ്രൻ : സർ, പകുതി വില്ലേജിലേ പൂർത്തിയായിട്ടുള്ളൂ. പൂർത്തിയായിട്ടുള്ളിടത്താണ് ഈ പത്തൊമ്പതര ലക്ഷത്തിലേറെ പരാതി വന്നത്. അതുകൊണ്ട് തഹസീൽദാർമാരുടെ നേതൃത്വത്തിൽ പെൻഡിംഗ് ഉള്ള അപേക്ഷകൾ നോക്കി തഹസീൽദാർമാർ സർവ്വേയർമാരെ അങ്ങോട്ട് പുനർ വിന്യസിച്ചിരിക്കുകയാണ്. അത് പ്രതിമാസം അവലോകനം ചെയ്തുകൊണ്ട് പരിശോധിച്ച് മൂവായിരത്തിലധികം അപേക്ഷയുള്ളിടത്ത് കൂടുതൽ ജീവനക്കാർ തട്ട് തട്ടായി, സ്റ്റേജ് ബൈ സ്റ്റേജ് ആയി തീർക്കാനുള്ള ഒരു നടപടി സ്വീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്. കുടിശ്ശിക തീർക്കൽ തന്നെയാണ് ഇതിലേറ്റവും പ്രധാനം. ഒന്നുംതന്നെ പൂർത്തിയാക്കാത്ത സ്ഥലത്ത് പൂർത്തിയാക്കാൻ നടപടി സ്വീകരിക്കുന്നുണ്ട്.

കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. ഡ്രൈവർമാരുടെ കാര്യക്ഷമത വർദ്ധിപ്പിക്കാൻ നടപടി

2 (*542) ശ്രീ. എം. എ. വാഹീദ് :
ശ്രീ. ഡൊമിനിക് പ്രസന്റേഷൻ :
ശ്രീ. ജി. കാർത്തികേയൻ :
ശ്രീ. സി. പി. മുഹമ്മദ് : താഴെ കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക് ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ :

(എ) കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. ബസ്സുകൾമൂലം നിരത്തിലുണ്ടാകുന്ന അപകടങ്ങളുടെ നിരക്ക് കുറയ്ക്കുന്നതിന്റെ ഭാഗമായി, ഡ്രൈവർമാരുടെ കാര്യക്ഷമത വർദ്ധിപ്പിക്കാൻ എന്തൊക്കെ പദ്ധതികൾ നടപ്പിലാക്കിവരുന്നു എന്ന് വിശദീകരിക്കുമോ ;

(ബി) ഇതിനായി ഇൻസ്റ്റിറ്റ്യൂട്ട് ഓഫ് ഡ്രൈവർ ട്രെയിനിംഗ് ആന്റ് റിസർച്ച് എന്ന സ്ഥാപനം ആരംഭിക്കണമെന്ന നിർദ്ദേശം നടപ്പിലാക്കിയിട്ടുണ്ടോ ;

(സി) സംസ്ഥാനത്ത് എവിടെയാണ് പ്രസ്തുത സ്ഥാപനം ആരംഭിക്കുന്നത് ;

(ഡി) ഇതിനായി കോർപ്പറേഷൻ ഇതുവരെ എന്തൊക്കെ നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചു ;

(ഇ) സംസ്ഥാനത്ത് സർവ്വീസ് നടത്തുന്ന പ്രൈവറ്റ് ബസ് ഡ്രൈവർമാർക്കും മറ്റു സ്വകാര്യ മേഖലയിലെ ഡ്രൈവർമാർക്കും കാര്യക്ഷമത വർദ്ധിപ്പിക്കാനുള്ള ട്രെയിനിംഗ് ഈ സ്ഥാപനത്തിലൂടെ ലഭ്യമാക്കാൻ നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ ?

ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. ജോസ് തെറ്റയിൽ) :

(എ) സർ, കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. ബസ്സുകൾ മൂലമുണ്ടാകുന്ന അപകടങ്ങളുടെ നിരക്ക് കുറയ്ക്കുന്നതിന്റെ ഭാഗമായി ഡ്രൈവർമാരുടെ കാര്യക്ഷമത വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിനാവശ്യമായ പരിശീലന പരിപാടികൾ ആവിഷ്ക്കരിച്ച് നടപ്പിലാക്കിവരുന്നു. സെയ്ഫ് ആന്റ് ഫ്യൂവൽ എഫിഷ്യൻസി എന്ന ഒരു തീവ്രയത്ന പരിപാടി 2007-ൽ ആരംഭിക്കുകയും കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി.യിലെ മുഴുവൻ ഡ്രൈവർമാർക്കും പരിശീലനം നൽകുകയും, തുടർന്നും ഇത്തരത്തിലുള്ള പരിശീലന പരിപാടികൾ നടത്തിവരുകയും ചെയ്യുന്നു. ഇതിന്റെ ഭാഗമായി ഒരു ഹാന്റ് ബുക്ക്- ഉയർന്ന ഇന്ധനക്ഷമതയ്ക്കും അപകടരഹിത ഡ്രൈവിംഗ് രീതികളും ഉൾപ്പെടുത്തി പുറത്തിറക്കുകയും ചെയ്തു. ഈ ഹാന്റ് ബുക്ക് എല്ലാ ഡ്രൈവർമാർക്കും പരിശീലന വേളയിൽ നൽകി വരുന്നു. ഇത്തരം പ്രവർത്തനംമൂലം അപകട നിരക്ക് ദേശീയ ശരാശരിയെക്കാൾ താഴ്ത്തുവാൻ കെ.എസ്. ആർ. ടി. സി.-ക്ക് കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. അപകട നിരക്ക് കുറയ്ക്കുന്നതിനുവേണ്ടി 6-10-2007-ൽ ആക്സിഡന്റ് ഇൻഫർമേഷൻ ആന്റ് കൺട്രോൾ സിസ്റ്റം ചീഫ് ഓഫീസിൽ തുടങ്ങി ഓരോ അപകടവും അതിനുള്ള കാരണവും പരിശോധിച്ച് നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചു വരുന്നുണ്ട്.

2005-ൽ ഒരു ലക്ഷം കിലോമീറ്ററിന് കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. ബസ്സുകൾ ഉൾപ്പെടെ ഉണ്ടായ അപകടനിരക്ക് 0.36 ആയിരുന്നത് 2006-ൽ 0.25-ആക്കുവാനും, 2007-ൽ 0.21-ഉം 2008-ൽ 0.20 ആയും 2009-ൽ 0.18 ആയും കുറയ്ക്കുവാൻ കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. ഘട്ടം ഘട്ടമായി ഡ്രൈവർമാർക്ക് വിദഗ്ദ്ധ പരിശീലനം നൽകി വന്നതുവഴിയാണ് ഇത്തരത്തിൽ അപകട നിരക്ക് കുറയ്ക്കുവാൻ സാധിച്ചത്.

(ബി & സി) ഡ്രൈവർമാർക്ക് വിദഗ്ദ്ധ പരിശീലനം നൽകുന്നതിനും ഡ്രൈവിംഗ് സംബന്ധമായ കാര്യങ്ങളിൽ ഗവേഷണങ്ങൾ നടത്തുന്നതിനുമായി ഒരു ഡ്രൈവർ പരിശീലന കേന്ദ്രം കേന്ദ്ര സർക്കാർ സഹായത്തോടുകൂടി മലപ്പുറം ജില്ലയിലെ എടപ്പാളിൽ നിർമ്മിക്കുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ പൂർത്തിയായി വരുന്നു. ഇൻസ്റ്റിറ്റ്യൂട്ടിന്റെ ശിലാസ്ഥാപനം 6-6-2010-ൽ നടന്നു. ഇപ്പോൾ ഡ്രൈവർ പരിശീലന കേന്ദ്രം കോഴിക്കോട് ജില്ലയിലെ ചേവായൂരിൽ മോട്ടോർ വാഹന വകുപ്പിന്റെ സ്ഥലത്ത് താൽക്കാലികമായി പ്രവർത്തിച്ചുവരുന്നുണ്ട്.

(ഡി) ഇതിനായി കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. യുടെ എടപ്പാൾ റീജിയണൽ വർക്ക് ഷോപ്പ് പരിസരത്ത് 25 ഏക്കർ സ്ഥലം മോട്ടോർ വാഹന വകുപ്പിന് കൈമാറിയിട്ടുണ്ട്.

(ഇ) സ്വീകരിക്കുന്നതാണ്.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. എം. എ. വാഹീദ് : സർ, നമ്മുടെ റോഡ് അപകടങ്ങളിൽ കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. ബസ് കൊണ്ടുള്ള അപകട മരണങ്ങളാണ് ഏറ്റവും കൂടുതൽ കാണുന്നത്. അതിന് പ്രധാന കാരണം ശരിയായി പരിശീലനം കിട്ടാത്ത ഡ്രൈവർമാർക്ക് എടുത്താൽ 3 ദിവസത്തെ പരിശീലനം കൊടുത്ത് നേരെ വണ്ടിയിലേക്ക് അയയ്ക്കും. ഒരു അപകടവുമില്ല, ഇപ്പോൾ രണ്ട് മാസത്തെ ട്രെയിനിംഗ് കൊടുക്കുമെങ്കിലും ട്രെയിനിംഗ് കൊടുത്തു കഴിഞ്ഞാൽ ഡ്രൈവർമാർ വേറെ സ്വകാര്യ സ്ഥാപനങ്ങളിലേക്ക് പോകുകയാണ്. എന്താണ് കാര്യമെന്ന് കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. പരിശോധിച്ചിട്ടുണ്ടോയെന്നറിയില്ല. കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. യിലെ ഡ്രൈവർമാർക്ക് കൊടുക്കുന്ന ശമ്പളം കാലേ മുക്കാലേ മാഹാണി മുണ്ടാണി പൈസയാണ്.

മി. സ്പീക്കർ : ശ്രീ. എം. എ. വാഹീദ്, ചോദ്യം ചോദിക്കുമ്പോൾ മനസ്സിലാകുന്ന ഭാഷയിൽ ചോദിക്കണം.

ശ്രീ. എം. എ. വാഹീദ് : ഈ പൈസയ്ക്കൊന്നും നല്ല ഡ്രൈവർമാരെ കിട്ടുകയില്ല. ലോറിയോടിക്കുന്ന ഒരു ഡ്രൈവർക്ക് 700 രൂപവരെ കിട്ടും. ..... (തടസ്സം)..... എന്നാൽ കെ.എസ്. ആർ. ടി. സി. കൊടുക്കുന്നത് വെറും 310 രൂപയാണ്. ഇത് ആകർഷകമാക്കാൻ ആവശ്യമായ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുമോ ?

ശ്രീ. ജോസ് തെറ്റയിൽ : സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ പറഞ്ഞതിൽ രണ്ട് ഭാഗങ്ങൾ തെറ്റാണ്. ഒന്നാമതായി കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. ബസ്സാണ് ഏറ്റവും കൂടുതൽ അപകടം വരുത്തിവയ്ക്കുന്നത് എന്നുള്ള പ്രസ്താവന തെറ്റാണ്, അത് അടിസ്ഥാനരഹിതമാണ്. 2005-ൽ ആകെ 42363 ആക്സിഡന്റ് ഉണ്ടായപ്പോൾ കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. ബസ്സുകൾ ഉൾപ്പെടെയുണ്ടായ അപകടനിരക്ക് 1513 ആയിരുന്നുവെങ്കിൽ ഇപ്പോഴത്തെ നിരക്ക് 1270 മാത്രമാണ്. തന്നെയുമല്ല അഖിലേന്ത്യാടിസ്ഥാനത്തിൽ പരിശോധിക്കുമ്പോൾ കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. ബസ്സുകൾ ഒരു ലക്ഷം കിലോമീറ്റർ ഓടുമ്പോൾ മുൻകാലങ്ങളിലുണ്ടായിരുന്നതിനേക്കാൾ അപകട നിരക്ക് വളരെയേറെ കുറവാണ്. മുൻ കാലങ്ങളിൽ 0.36 ആയിരുന്നുവെങ്കിൽ ഇന്ന് ഒരുലക്ഷം കിലോമീറ്റർ ഓടുമ്പോൾ 0.18 ആയി ചുരുങ്ങിയിട്ടുണ്ട്. ഇത് അഖിലേന്ത്യാ ശരാശരി നിരക്കിനേക്കാളും കുറവാണ്.

ശ്രീ. എം. എ. വാഹീദ് : സർ, സ്വകാര്യ മേഖലയിൽ റാണി ബസ് പോലെയുള്ള കുറെ ബസ്സുകൾ ഇറങ്ങിയിട്ടുണ്ട്. അത് ദിവസവും മൂന്ന് ആക്സിഡന്റ് ഉണ്ടാക്കുന്നതാണ്. അതുകൊണ്ടാണ് ഈ നിരക്ക് കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി ക്ക് കുറഞ്ഞത്. എന്റെ ചോദ്യം, ജനസംഖ്യയിൽ പകുതിയിൽ കൂടുതൽ ഉള്ളത് സ്ത്രീ ജനങ്ങളാണ്. അതായത് വനിതകളാണ്. അവർ നല്ലവണ്ണം കാറും ലോറിയും ഓടിക്കുന്നു. കഴക്കൂട്ടത്ത് ടിപ്പർ ലോറിവരെ ഓടിക്കുന്ന വനിതകളുണ്ട്. അതുകൊണ്ട് കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി.-യിൽ വനിതകൾക്കുകൂടി റിസർവേഷൻ നൽകി വനിത ഡ്രൈവർമാരെ നിയമിക്കാൻ ആവശ്യമായ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുമോ ?

ശ്രീ. ജോസ് തെറ്റയിൽ : സർ, നേരത്തെ പറഞ്ഞതിൽ ഒരു കാര്യം കൂടിയുണ്ട്, ഇവിടെ ശമ്പളത്തിന്റെയും കാര്യം പരഞ്ഞില്ല. ശമ്പളത്തിന്റ കാര്യത്തെക്കുറിച്ച് ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ പറഞ്ഞത് തെറ്റാണ്. കാരണം, 2002-ലെ

ശമ്പള പരിഷ്ക്കരണത്തിനുശേഷം 10 കൊല്ലത്തിനിപ്പുറം ഈ ഗവൺമെന്റ് അധികാരത്തിൽ വന്നതിനുശേഷമാണ് ശമ്പള പരിഷ്ക്കരണം നടപ്പിലാക്കിയത്. തന്നെയുമല്ല മുൻ കാലങ്ങളിൽ 4000-ൽ ശിഷ്ടം രൂപയാണ് ആദ്യം പ്രവേശിക്കുന്ന ഡ്രൈവർക്ക് ശമ്പളമായിരുന്നതെങ്കിൽ ഇന്ന് അത് 8000-ത്തിലേറെ രൂപയായി വർദ്ധിപ്പിച്ചിട്ടുണ്ട്. മുൻ കാലങ്ങളെ അപേക്ഷിച്ച് ഇപ്പോൾ ഏകദേശം ഇരട്ടി രൂപയാണ് ശമ്പളമായിട്ട് ലഭിക്കുന്നത്. ശ്രീ. എം. എ. വാഹീദ് പറഞ്ഞ മറ്റൊന്ന് സ്ത്രീ ഡ്രൈവർമാരുടെ കാര്യമാണ്. അപേക്ഷ ക്ഷണിച്ചിട്ട് സ്ത്രീ ഡ്രൈവർമാർ വരാത്തതുകൊണ്ടാണ്. എന്നാൽ ഇപ്പോൾ ആയിരത്തോളം വനിതാ കണ്ടക്ടർമാരെ നിയമിച്ചിട്ടുണ്ട്.

ശ്രീ. ഡൊമിനിക് പ്രസന്റേഷൻ : സർ, അങ്ങുതന്നെ ഉത്തരത്തിൽ ആക്സിഡന്റിന്റെ റേഷ്യോ കുറയുന്നു എന്ന് പറഞ്ഞു, അത് ശരിയാണ്. എന്നാൽ ഇപ്പോഴും രാത്രികാലങ്ങളിൽ ഓടുന്ന ട്രാൻസ്പോർട്ട് ബസ്സുകൾ അപകടങ്ങളുണ്ടാക്കുന്നുണ്ട്. അങ്കമാലിയിൽ ടെൽകിന് സമീപം ബസ് മറിഞ്ഞ് അപകടമുണ്ടായത് ഡ്രൈവർ ഉറങ്ങിപ്പോയതുകൊണ്ടാണെന്ന് അങ്ങേയ്ക്കറിയാം. അതുപോലെതന്നെ കൊച്ചി നഗരത്തിൽ നമ്മൾ ഇപ്പോൾ പുതിയതായി സിറ്റി സർവ്വീസ് ആരംഭിച്ചിട്ടുണ്ട്. ലോകത്തിൽ ഏറ്റവും റാഷ് ഡ്രൈവിംഗുള്ള നഗരമാണ് കൊച്ചി. ഞാൻ കാർ ഓടിക്കുന്ന ഒരു വ്യക്തിയാണ്. അവിടെ ഏതുഭാഗത്തു നിന്നാണ് ബസ് വരുന്നത് എന്നതിനെ സംബന്ധിച്ച് ഒരു പിടിയുമില്ല. കൊച്ചി നഗരത്തിൽ അങ്ങനെയുള്ള സ്വകാര്യ ബസ്സുകളുമായി മത്സരിക്കുകയാണ്. അതുകൊണ്ട് അതിന് പ്രത്യേക പരിശീലനം വേണം. ഇപ്പോഴത്തെ താൽക്കാലിക പരിശീലനകേന്ദ്രം കോഴിക്കോടാണ്. അത് വീണ്ടും വരാൻ പോകുന്നത് എടപ്പാളിലാണ്. കെ.എസ്. ആർ. ടി. സി. എറണാകുളം ഡിപ്പോയുടെ അടുത്ത് രണ്ട് ഏക്കർ സ്ഥലം വെറുതെ കിടക്കുകയാണ്. പുതിയതായി വരുന്ന ഡ്രൈവർമാർക്ക് പരിശീലനം കൊടുക്കാനൊരു പുതിയ കേന്ദ്രം എറണാകുളം കെ. എസ്. ആർ.ടി.സി. ക്ക് സമീപം തുടങ്ങാൻ തീരുമാനിക്കുമോ ?

ശ്രീ. ജോസ് തെറ്റയിൽ : സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ പറഞ്ഞ ടെൽക്കിന്റെ അടുത്തുവച്ചുണ്ടായ അപകടം ഡ്രൈവർ ഉറങ്ങിയതുകൊണ്ടല്ല. പക്ഷേ, അതാണ് റിപ്പോർട്ട്. എന്തായാലും എറണാകുളം നഗരത്തിൽ അടുത്ത ദിവസങ്ങളിലായി 50 കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. ബസ്സികളിറക്കിയിട്ടുണ്ട്. അതൊരു വലിയ ചരിത്ര സംഭവം തന്നെയാണ്. അത് അപ്പോൾ സിറ്റി സർവ്വീസുകൾ നടത്തുകയാണ്. അവിടെയും മറ്റ് പല സ്ഥലങ്ങളിലും പരിശീലനം സിദ്ധിച്ച ഡ്രൈവർന്മാരെയാണ് നിയോഗിച്ചിട്ടുള്ളത്. ഈ പറഞ്ഞ പരിശീലന കേന്ദ്രം ഇപ്പോൾ ചേവായൂരാണ്. അതിപ്പോൾ എടപ്പാളിൽ തുടങ്ങാനുദ്ദേശിക്കുന്നുണ്ട്. എറണാകുളത്ത് ബസ്സ്റ്റാന്റിനോട് ചേർന്നുള്ള സ്ഥലത്ത് പാർക്കിംഗിനുവേണ്ടി, കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. യുടെ പുതിയ തിരു-കൊച്ചി വണ്ടി ഉൾപ്പെടെയുള്ള വാഹനങ്ങളും ജൻറം ബസ്സുകളും പാർക്ക് ചെയ്യാനുള്ള സൗകര്യത്തിനുവേണ്ടി ഏർപ്പെടുത്തിയുട്ടുള്ളതാണ്. അവിടെ ഇൻസ്റ്റിറ്റ്യൂട്ട് തുടങ്ങാൻ സാധ്യമല്ല.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. ജി. കാർത്തികേയൻ : സർ, ഈ വിഷയത്തിന്റെ അടിസ്ഥാന സ്വഭാവത്തിൽനിന്നും മാറി ചർച്ച ചെയ്തിട്ട് കാര്യമില്ല. ഇവിടെ കാര്യ ക്ഷമതയുടെ കാര്യം പറയുമ്പോൾ ട്രെയിനിംഗ് കുറവാണെന്നൊന്നും ഞാൻ പറയുന്നില്ല. ഇവിടെ സഭയിൽത്തന്നെ അങ്ങ് ഒരിക്കൽ പറഞ്ഞിരുന്നു. അതായത് വളരെ ദൂരെപ്പോയി തിരിച്ചുവരുന്ന ഡ്രൈവർമാർ ഒരുപാടു ദൂരം ഓടിക്കണം എന്ന്. അത് അവർ സമ്മതിച്ചിട്ടാണെന്നാണ് പറയുന്നത്. ഒരു ഡ്രൈവർ തിരുവനന്തപുരത്തുനിന്നും സുൽത്താൻ ബത്തേരിയിലേക്ക് പോയാൽ 1040 കിലോമീറ്റർ ഡ്രൈവ് ചെയ്യണം. അവിടെ എത്തിക്കഴിഞ്ഞാൽ അവർക്ക് വിശ്രമസൗകര്യമില്ല. ട്രാഫിക് ബ്ലോക്, റോഡിന്റെ തകരാറുകൾ കാരണം യഥാർത്ഥത്തിൽ അനുവദിക്കപ്പെടുന്ന സമയം അവിടെ വിശ്രമത്തിന് ലഭിക്കുകയില്ല. അവിടെ പ്രാഥമിക സൗകര്യമുൾപ്പെടെയുള്ള അടിസ്ഥാന സൗകര്യങ്ങൾ കുറവായിരിക്കും. കൂട്ടത്തിൽ രാത്രിയിൽ വണ്ടിയോടിക്കുന്ന ഡ്രൈവർമാർക്ക് അല്പം മദ്യപാനവുമുണ്ട്. അതിൽ എല്ലാവരുമുണ്ടെന്ന് ഞാൻ പറയുന്നില്ല. അതിന്റെ യാഥാർത്ഥ്യം കാണണം. വിശ്രമമില്ലാതെ അവർ ഇങ്ങനെ ബസ് ഓടിക്കുന്നത് അവരുടെ സമ്മതത്തോടുകൂടിയാണെന്ന് അങ്ങ് ഒരിക്കൽ സൂചിപ്പിച്ചിട്ടുണ്ട്. കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. യൂണിയൻ നേതാവാണ് ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ. കുഞ്ഞുകുട്ടി പരാധീനതകളുള്ളതുകൊണ്ട് ഈ ഡ്രൈവർമാർക്ക് ജോലി ചെയ്യേണ്ടി വരും. അവർ എംപാനൽ ഡ്രൈവർ മാരാണ്. ഇക്കാര്യത്തിൽ ഈ ഗവൺമെന്റിന്റെ നയമെന്താണ് ? രാത്രിയോ പകലോ ആകട്ടെ ഒരു ഡ്രൈവർ എത്ര മണിക്കൂറാണ് കണ്ടിന്യൂവസ്സായി വണ്ടി ഓടിക്കുന്നത് ; അതിനൊരു നിയമം വേണ്ടേ ?.....(തടസ്സം)..... അതുകൊണ്ട് അതിലൊരു ഗൈഡ്‌ലൈൻ വേണം, ഒരു ഡ്രൈവർ തുടർച്ചയായി എത്ര മണിക്കൂർ ഓടിക്കാമെന്നുള്ളതിനെ സംബന്ധിച്ച് തീരുമാനമുണ്ടാകണം. യൂണിയൻകാർ സമ്മതിച്ചാൽ അങ്ങ് ഈ നാട്ടിലെ ജനങ്ങളുടെ .....(തടസ്സം)..... യൂണിയന് വിട്ട് കൊടുക്കുമോ ?

ശ്രീ. ജോസ് തെറ്റയിൽ : സർ, ഒരു ദിവസം ഒരു ഡ്രൈവർ 1040 കിലോമീറ്റർ ഓടിക്കുന്നുവെന്ന് പറഞ്ഞത് ശരിയല്ല. ഇത്തരത്തിൽ ഒരു കാരണവശാലും ഡ്രൈവർക്ക് ബുദ്ധിമുട്ടുണ്ടാകുന്ന വിധത്തിലുള്ള ഡ്രൈവിംഗുമായി മുന്നോട്ട് പോകാൻ ഗവൺമെന്റ് ഉദ്ദേശിക്കുന്നില്ല. തന്നെയുമല്ല ആരെങ്കിലും അത്തരത്തിൽ ആവശ്യപ്പെട്ടുകഴിഞ്ഞാൽ അത് നീട്ടികൊടുക്കുന്നതുമല്ല. ഡ്രൈവിംഗ് സ്റ്റിയറിംഗ് അവേഴ്സ് ആറ് മണിക്കൂറാണ്. അതിനുശേഷമാണ് അവർക്ക് വിശ്രമിക്കാനുള്ള സമയം. ഇപ്പോഴും അത് പാലിച്ചുകൊണ്ടുമാത്രമേ നടത്തിക്കൊണ്ടുവരുന്നുള്ളൂ.

ശ്രീ. സി. പി. മുഹമ്മദ് : സർ, താരതമ്യേന നല്ല ക്വാളിഫൈഡായുള്ള ഡ്രൈവർമാരുള്ളത് കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. യിലാണ്. അതിൽ സംശയ മൊന്നുമില്ല. പക്ഷേ നമ്മുടെ ഡ്രൈവർമാർക്ക് ലൈസൻസ് കൊടുക്കുന്നതിൽ ഒരു നിയന്ത്രണവുമില്ല. സായിപ്പിന് കൂടപിടിച്ച് കൊടുത്തതിന് പണ്ട് ഒരു നാടന് ലൈസൻസ് കൊടുത്ത് നിനക്കും വണ്ടിവിടാം എന്ന് എഴുതിക്കൊടുത്തതു പോലെ മുലകുടി മാറാത്ത പിള്ളേർക്ക് അഴിമതിയിലൂടെ ലൈസൻസ് കൊടുക്കുന്നത് നമ്മുടെ ആർ. ടി. ഓഫീസുകളിൽ നിത്യ സംഭവമാണ്. ഒരു

ഡ്രൈവർ വിചാരിച്ചതുകൊണ്ടുമാത്രം അപകടം ഒഴിവാകുകയില്ല. റോഡുകളുടെ ശോച്യാവസ്ഥയും ഒരു പ്രധാന ഘടകമാണ്. അങ്ങോട്ട് പോയി കയറിയില്ലെങ്കിലും ഇങ്ങോട്ട് വന്ന് കയറുന്ന സ്ഥിതിയാണുള്ളത്. കാലൻ നമ്മുടെ റോഡുകളിൽ കാവൽ നിൽക്കുകയാണെന്നുള്ളതാണ് വാസ്തവം. രോഗങ്ങളേക്കാളേറെ ആളുകൾ മരിക്കുന്നത് അപകടംമൂലമാണ്. അതുകൊണ്ട് ഈ പറഞ്ഞ എല്ലാ ഘടകങ്ങളും ശരിയായി വന്നാൽ മാത്രമേ നമ്മുടെ രാജ്യത്ത് അപകടങ്ങൾ കുറയ്ക്കാൻ സാധിക്കുകയുള്ളൂ. ഡ്രൈവർമാർക്ക് പരിശീലനം കൊടുക്കുന്നതോടൊപ്പം തന്നെ കർശനമായ പല നിയന്ത്രണങ്ങളും ഏർപ്പെടുത്തണം. ഇവിടെ ശ്രീ. ജി. കാർത്തികേയൻ പറഞ്ഞതുപോലെ മദ്യപാനം ഒരു പ്രധാനപ്പെട്ട ഘടകമാണ്. ഇതെല്ലാം നിയന്ത്രിക്കാനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിക്കണം.

ശ്രീ. ജോസ് തെറ്റയിൽ : സർ, മദ്യപാനം നിയന്ത്രിക്കുന്നതിന് പോലീസിനും മോട്ടോർ വെഹിക്കിൾ അധികൃതർക്കും പ്രത്യേകം നിർദ്ദേശം നൽകിയിട്ടുണ്ട്. ഇപ്പോൾ ആൾക്കോമീറ്ററുകളും കൂടുതലായി കൊടുത്തിട്ടുണ്ട്. ശ്രീ. ജി. കാർത്തികേയൻ പറഞ്ഞതുൾപ്പെടെയുള്ള കാര്യങ്ങൾ ഉൾപ്പെടെ ഇതു സംബന്ധിച്ച് പരിശോധന കുറച്ചുകൂടി ശക്തിപ്പെടുത്തുന്നതാണ്. ഐ. ഡി. ടി. ആർ. (ഇൻസ്റ്റിറ്റ്യൂട്ട് ഓഫ് ഡ്രൈവർ ട്രെയിനിംഗ് റിസർച്ച് ഇൻസ്റ്റിറ്റ്യൂട്ട്) എടപ്പാളിലാണ് സ്ഥാപിച്ചിട്ടുള്ളത്. അത് സെൻട്രൽ ഇൻസ്റ്റിറ്റ്യൂട്ട് ഓഫ് റോഡ് ട്രാൻസ്പോർട്ട് (പൂന) ന്റെ സാങ്കേതിക സഹായത്തോടുകൂടിയാണ് നടത്തുന്നത്. അവിടെ വിവിധതരം പരിശീലനങ്ങൾ നടത്തുന്നുണ്ട്. ക്ലാസ് റൂം ട്രെയിനിംഗ്,ഡ്രൈവർ ട്രെയിനിംഗ് തുടങ്ങിയ വിവിധ ട്രെയിനിംഗുകളാണ് അവിടെ നടത്തിവരുന്നത്. ആ ട്രെയിനിംഗ് ബാധകമാക്കുന്നത് പുതുതായി പഠിച്ചിറങ്ങുന്നതുൾപ്പെടെ യുള്ള ആളുകൾ, കെ. എസ്.ആർ. ടി. സി.യിലെ പഠിച്ച് പരിശീലിച്ചിട്ടുള്ള ഡ്രൈവർമാർ, പബ്ളിക് അണ്ടർടേക്കിംഗ്സിലെ ഡ്രൈവർമാർ തുടങ്ങിയവർക്ക് പരിശീലനം കൊടുക്കുന്നതോടൊപ്പംതന്നെ ഈ ദിവസങ്ങളിലായി അവിടെയും കേരളത്തിലൊട്ടാകെയും ടിപ്പർഡ്രൈവർ, ലോറി ഡ്രൈവർ, അതുപോലെ ഹസാർഡസ് ഗുഡ്സ് ഓടിക്കുന്ന ഡ്രൈവർമാർ എന്നിവർക്കൊക്കെ പ്രത്യേകമായി പരിശീലനം കൊടുക്കുന്നുണ്ട്. ഡ്രൈവിംഗിന്റെ നിബന്ധനകൾ കുറെക്കൂടി കർശനമാക്കാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നുണ്ട്. കേന്ദ്രഗവൺമെന്റ് ഇത് സംബന്ധമായ ചില നിർദ്ദേശങ്ങൾ വച്ചിട്ടുണ്ട്. ഐ. ഡി. ടി. ആർ.-ൽ നിന്നും മൂന്ന് മാസത്തെ ഇത്തരത്തിലുള്ള കോഴ്സ് പാസ്സാകുന്നവർക്കുമാത്രമേ ഡ്രൈവിംഗ് സ്ക്കൂൾ നടത്താൻ അനുവാദം കൊടുക്കാവൂ എന്നും ഡ്രൈവിംഗ് സ്ക്കൂളിലെ ഇൻസ്ട്രക്ടർമാർ ഈ കോഴ്സ് പാസ്സായിരിക്കണമെന്നുമുള്ള പുതിയ നിയമം ഉൾപ്പെടെ കേന്ദ്രഗവൺമെന്റ് കൊണ്ടുവരുന്നുണ്ട്. അത് നടപ്പിലാക്കുന്നതോടെ ഇത്തരത്തിലുള്ള പ്രശ്നങ്ങൾ ഒഴിവാകും.

ശ്രീ. കെ. കെ. ദിവാകരൻ : സർ, കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. യിൽ ആക്സിഡന്റ് നിരക്ക് കുറഞ്ഞുവെന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി പറഞ്ഞത് ശരിയാണ്. പക്ഷേ, അതുകൊണ്ടുമാത്രം കേരളത്തിലെ അപകട നിരക്ക് കുറയുന്നില്ല. ഇന്ത്യയിൽ ഏറ്റവും കൂടുതൽ ആക്സിഡന്റുണ്ടാകുന്ന സംസ്ഥാനമാണ് കേരളം. ഡ്രൈവിംഗ് സ്കൂളുകളിലെ പരിശീലനം കഴിഞ്ഞിട്ടാണ് വാസ്തവത്തിൽ ഡ്രൈവിംഗ്

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ലൈസൻസ് എടുക്കുന്നത്. പക്ഷേ, ഡ്രൈവിംഗ് സ്കൂളിലെ പരിശീലനമെന്നു പറയുന്നത് നാമമാത്രമായ പരിശീലനമല്ലാതെ യഥാർത്ഥത്തിൽ നല്ല ഒരു ഡ്രൈവിംഗ് ഹാബിറ്റ് ഉണ്ടാക്കുന്നതിനുവേണ്ടിയുള്ള ഒരു പരിശീലനം വാസ്തവത്തിൽ ഡ്രൈവിംഗ് സ്ക്കൂളുകൽ കൊടുക്കുന്നില്ല. അതിനാവശ്യമായ ഒരു സിലബസും അവർക്കില്ല. അതുകൊണ്ട് ഇത്തരം കാര്യങ്ങളിൽ ഒരു സിലബസടക്കമുണ്ടാക്കി ഡ്രൈനിംഗ് സ്ക്കുളുകളിൽ പഠിപ്പിക്കുന്നതിനുവേണ്ടിയുള്ള നിർദ്ദേശം ബഹുമാനപ്പെട്ട വകുപ്പുമന്ത്രി നൽകുമോ ?

<u>ശ്രീ. ജോസ് തെറ്റയിൽ</u> : സർ, കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. യുടെ കാര്യം മാത്രമല്ല, പരിശീലനം നൽകുന്നതിനെക്കുറിച്ചാണ് ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം പറഞ്ഞത്. വളരെ കൃത്യമായി തന്നെ പരിശീലനവും അതിന്റെ സിലബസ്സ് ഉൾപ്പെടെയുള്ള എല്ലാകാര്യങ്ങളും നടത്തുന്നുണ്ട്. പെട്രോളിയം കൺസർവേഷൻ റിസർച്ച് അസോസിയേഷനിലേയും നാറ്റ്പാക്കിലേയും മോട്ടോർ വെഹിക്കിൾസ് ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റിലേയും പോലീസിലേയും ഉദ്യോഗസ്ഥരും മെഡിക്കൽ ഓഫീസർമാരും സൈക്കോളജിസ്റ്റുകളും ഉൾപ്പെടുന്ന ഒരു ടീമാണ് പരിശീലനം നടത്തുന്നത്. മാത്രമല്ല, ഡിഫൻസീവ് ഡ്രൈവിംഗ്, കറക്ടീവ് ഡ്രൈവിംഗ്, ഫ്യൂവൽ എഫിഷ്യൻസി ഡ്രൈവിംഗ്, കൗൺസിലിംഗ് തുടങ്ങിയ വിവിധ പഠന കാര്യങ്ങൾ ഉൾപ്പെടുത്തിയിട്ടാണ് പരിശീലനം കൊടുക്കുന്നത്. അത് തുടർന്ന് നടത്താനും പുതിയ ഡ്രൈവിംഗ് ഇൻസ്റ്റിറ്റ്യൂട്ടുകളുടെ പരിശീനലത്തിനുവേണ്ടി പ്രത്യേകമായി മൂന്ന് മാസത്തെ പരിശീലനം ലഭിച്ചവർക്കു മാത്രമേ ഡ്രൈവിംഗ് സ്ക്കൂളുകൾ നടത്താൻ അനുവാദം കൊടുക്കൂ എന്നുള്ള നിയമം വരുന്നതോടുകൂടി ഈ പ്രശ്നം പരിഹരിക്കപ്പെടുന്നതാണ്.

<u>ശ്രീ. തേറമ്പിൽ രാമകൃഷ്ണൻ</u> : സർ, പല അപകടങ്ങളും സംഭവിക്കുന്നത് ഡ്രൈവർമാരുടെ കാഴ്ചക്കുറവും മറ്റു പല കാര്യങ്ങളും കൊണ്ടാണ്. അതുകൊണ്ട് പീരിയോഡിക്കൽ ഫിറ്റ്നസ്സ് പരിശോധിക്കുവാനുള്ള സംവിധാനം ഏർപ്പെടുത്തുമോ ?

<u>ശ്രീ. ജോസ് തെറ്റയിൽ</u> : സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം പറഞ്ഞത് വളരെ നല്ല നിർദ്ദേശമാണ്. ഇത്തരത്തിലുള്ള നിർദ്ദേശം ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റിന്റെ മുമ്പിലുണ്ട്. പീരിയോഡിക്കലായി eye test ഉൾപ്പെടെയുള്ള കാര്യങ്ങൾ നടത്തുവാനുള്ള നിർദ്ദേശം നൽകുന്നതാണ്.

<u>ശ്രീ. മാത്യു ടി. തോമസ്</u> : സർ, അൻപത് ലക്ഷം വാഹനങ്ങളുള്ള കേരളത്തിൽ അയ്യായിരം വാഹനങ്ങൾ മാത്രമേ കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. യാണ് അപകടങ്ങൾ മുഴുവൻ ഉണ്ടാക്കുന്നത് എന്ന ധാരണ തെറ്റാണ്. അത് തിരുത്തപ്പെടേണ്ടതാണ്. ദീർഘനാളുകളായി കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. യിൽ ഡ്രൈവർമാരുടെ റിക്രൂട്ട്മെന്റ് പി. എസ്. സി. മുഖേനയാണ് നടത്തുന്നത്. പി. എസ്. സി. യുടെ ഒരു നടപടിക്രമം അനുസരിച്ച് ആദ്യം ഒരു റിട്ടൺ ടെസ്റ്റ് നടത്തും. ആ റിട്ടൺ ടെസ്റ്റിലെ ചോദ്യങ്ങൾ ഡ്രൈവിംഗ് മേഖലയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ചോദ്യങ്ങളല്ല. ജനറൽ നോളഡ്ജാണ്. ഇന്ത്യയുടെ ആദ്യത്തെ പ്രധാനമന്ത്രിയാര് ? അത്തരം ടെസ്റ്റ് പാസാകുന്ന ആളുകൾ ഇതിലേക്ക് വരുന്നതുകൊണ്ട് കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

യുടെ ഡ്രൈവിംഗ് മെച്ചപ്പെടുത്താൻ കഴിയുകയില്ല. മറ്റു സംസ്ഥാനങ്ങളിൽ കമ്പ്യൂട്ടറൈസ്ഡ് ഡ്രൈവിംഗ് ടെസ്റ്റ് നടത്തിയാണ് റിക്രൂട്ട്മെന്റ് നടത്തുന്നത്. ഇത് പി. എസ്. സി. യിൽ നിന്നും എടുത്തുമാറ്റണമെന്ന അഭിപ്രായത്തിലല്ല ഞാൻ പറയുന്നത്. അത് പി. എസ്. സി.യിൽത്തന്നെ നിലനിർത്തണം. പക്ഷേ, റിക്രൂട്ട്മെന്റ് മോഡൽ മാറ്റുന്നതിനെ സംബന്ധിച്ച് പി. എസ്. സി. യുമായി ഒരു ചർച്ചയ്ക്ക് ഗവൺമെന്റ് തയ്യാറാകുമോ ?

ശ്രീ. ജോസ് തെറ്റയിൽ : സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ പറഞ്ഞത് വളരെ നല്ല നിർദ്ദേശമാണ്. കാരണം സാധാരണഗതിയിൽ താല്ക്കാലികമായി എടുക്കുന്ന ആളുകളെ എഴുത്തുപരീക്ഷയ്ക്കുശേഷമാണ് ഡ്രൈവിംഗ് ടെസ്റ്റിന് വിടുന്നത്. ഇപ്പോൾ അത് തിരിച്ചാണ്. ഡ്രൈവിംഗ് ടെസ്റ്റ് നടത്തിയതിനുശേഷം മാത്രമേ എഴുത്തുപരീക്ഷയ്ക്ക് യോഗ്യത കൊടുക്കുകയുള്ളൂ. തന്നെയുമല്ല, ഇത്തരത്തിലുള്ള കമ്പ്യൂട്ടറൈസ്ഡ് ടെസ്റ്റിംഗ് ചേവായൂരിൽ ഇപ്പോൾ നിർദ്ദേശിക്കുന്ന ഐ. ഡി. ടി. ആർ. ടെസ്റ്റിംഗ് സ്കൂളിനടുത്തുതന്നെ ഇൻട്രൊഡ്യൂസ് ചെയ്യാൻ പോവുകയാണ്. ഏതാനും മാസങ്ങൾക്കുള്ളിൽ അത് തുടങ്ങും. അപ്പോൾ എച്ച്, എട്ട് തുടങ്ങിയ ടെസ്റ്റുകളൊക്കെത്തന്നെ കമ്പ്യൂട്ടറൈസ്ഡ് ആയിരിക്കും. ഇന്ന് നടക്കുന്ന രീതിയിലുള്ള കൃത്രിമങ്ങളും കാര്യങ്ങളുമൊന്നും നടത്താൻ പറ്റില്ല. കാരണം, ആളുകൾ നേരിട്ട് തന്നെ ഹാജരാകണം. അത് കമ്പ്യൂട്ടറിൽ കാണുകയും അതുപ്രകാരം തന്നെ അത് അടിച്ചു വരികയുമാണ് ചെയ്യുന്നത്. അതിന്റെ ജയാപജയങ്ങൾ ഒക്കെ അപ്പോൾത്തന്നെ അറിയാനും സാധിക്കും. തോൽക്കുന്നവരെപ്പോലും ശരിവയ്ക്കുന്ന രീതിയിലുള്ള ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാരുടെ നടപടികൾ ഇനിമുതൽ പ്രസ്തുത ടെസ്റ്റിംഗ് നടപ്പിലാക്കാൻ ഉണ്ടാവുകയില്ല.

ശ്രീ. സി. ടി. അഹമ്മദ് അലി : സർ, എംപ്ലോയ്മെന്റ് എക്സ്ചേഞ്ചുകൾ മുഖേന ഡ്രൈവർമാരെ നിയമിക്കുന്നുണ്ടോ ; ഉണ്ടെങ്കിൽ അത്തരം ഡ്രൈവർമാരെ നിയോഗിക്കുമ്പോൾ എക്സ്പീരിയൻസിന് പ്രത്യേകം പരിഗണന നൽകുന്ന കാര്യം ഗവൺമെന്റ് പരിഗണിക്കുമോ ?

ശ്രീ. ജോസ് തെറ്റയിൽ : സർ, പി. എസ്. സി. വഴി ആളുകളെ കിട്ടാതെ വരികയും അത്യാവശ്യമായ ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റിൽ ആളുകളെ വേണ്ടിവരികയും ചെയ്യുന്ന സന്ദർഭത്തിൽ മാത്രമാണ് എംപ്ലോയ്മെന്റ് എക്സ്ചേഞ്ച് മുഖാന്തിരം നിയമിക്കുന്നത്. ഇപ്പോഴും അങ്ങനെ വരുന്നുണ്ട്. ടെസ്റ്റ് നടത്തിത്തന്നെയാണ് അത്തരം ആളുകളേയും നിയമിക്കുന്നത്. തുടർന്ന് പരിശീലനത്തിനുശേഷം മാത്രമേ അവരെ നിയമിക്കുകയുള്ളൂ.

ശ്രീ. എ. എം. യൂസഫ് : സർ, കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. യുടെ നവീകരണത്തിന് ഈ ഗവൺമെന്റും അങ്ങും നടത്തുന്ന പ്രവർത്തനത്തെ അഭിനന്ദിക്കുകയാണ്. കൊച്ചിയിൽ കൂടുതൽ ബസ്സുകൾ ഓടിക്കാൻ മുൻകൈയെടുത്തതിനേയും ആ കൂട്ടത്തിൽ ഉൾപ്പെടുത്തുന്നു. ആലുവയിലെ ഗ്യാരേജ് വളരെ ഗുണപരമായ തരത്തിൽ തായ്ക്കാട്ടിൽ പ്രവർത്തിക്കുന്നുണ്ട്. ആ ഗ്യാരേജിൽ കൂടുതൽ തൊഴിലവസരങ്ങൾ സൃഷ്ടിക്കാൻ പറ്റുന്ന തരത്തിൽ മെക്കാനിക്കലും

മെയിന്റനൻസുമായി ബന്ധപ്പെട്ടുകൊണ്ടുള്ള പ്രവർത്തനങ്ങളും അതോടൊപ്പം തന്നെ ആലുവ കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. ബസ്സ്റ്റാൻഡിനകത്ത് പെരുമ്പാവൂർ, മൂവാറ്റുപുഴ, കോതമംഗലം തുടങ്ങിയ പ്രദേശത്തേയ്ക്ക് പോകുവാനുമുള്ള ഒരു ഷെഡ് ഉണ്ടാക്കുന്നതിനുവേണ്ടിയുള്ള നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ ?

ശ്രീ. ജോസ് തെറ്റയിൽ : സർ, അക്കാര്യം ആലോചിച്ച് മറുപടി പറയാം.

ശ്രീ. പി. സി. ജോർജ്ജ് : സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി മറുപടി പറഞ്ഞപ്പോൾ സ്റ്റിയറിംഗ് അവേഴ്സ് ആറ് മണിക്കൂർ എന്നാണ് പറഞ്ഞത്. പക്ഷേ ആറര മണിക്കൂർ എന്നാണ് ഞാൻ മനസ്സിലാക്കുന്നത്. കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. ഡബിൾ ഡ്യൂട്ടി കൊടുക്കുകയാണ്. കാരണം, ഡ്രൈവർമാർക്ക് സ്വാഭാവികമായി ഡബിൾ ഡ്യൂട്ടി എടുത്താൽ ഒരു ദിവസം അവധി കിട്ടുകയാണ്. അവരെ കുറ്റപ്പെടുത്തിയിട്ട് കാര്യമില്ല. പക്ഷേ, തിരുവനന്തപുരത്തു നിന്ന് പയ്യന്നൂരിലേയ്ക്ക് ഡബിൾ ഡ്യൂട്ടിയായാലും ത്രിബിൾ ഡ്യൂട്ടിയായാലും ഒരു ഡ്രൈവർ തന്നെ ഓടിച്ചു പോവുകയാണ്. ഇവിടെ ശ്രീ. ജി. കാർത്തികേയൻ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചത് അതാണ്. പക്ഷേ, നിയമപരമായി യൂണിയനുകളുമായിട്ടുള്ള എഗ്രിമെന്റിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ഉണ്ടാക്കിയിരിക്കുന്ന ഈ ഡബിൾ ഡ്യൂട്ടി നിയമം തിരുത്താൻ പറ്റുമോയെന്ന് എനിക്കറിയില്ല. പക്ഷേ, വളരെ സ്ട്രിക്റ്റായി, ആറര മണിക്കൂർ മാത്രമേ ഒരു ദിവസം ജോലിചെയ്യാവൂ എന്ന നിബന്ധന നൽകി രാത്രിയും പകലും ഓടിക്കുന്ന ഈ സംവിധാനം നിർത്താൻ ശക്തമായ നടപടി സ്വീകരിക്കുകയും അപകടം ഒഴിവാക്കുകയും ചെയ്യുന്നതിനുള്ള നടപടി സ്വീകരിക്കുന്നതിന് ശ്രദ്ധിക്കുമോ ?

ശ്രീ. ജോസ് തെറ്റയിൽ : സർ, ഇന്ത്യാ രാജ്യത്ത് ഒട്ടാകെ നടക്കുന്ന ഒരു രീതിയാണ് ഇത്. കാരണം ആറര മണിക്കൂർ ഡബിൾ ഡ്യൂട്ടികഴിഞ്ഞ് വിശ്രമത്തിനുശേഷം അവർക്ക് വീണ്ടും ഡ്യൂട്ടി. അത് അവർക്കും നല്ലതാണ് ഓപ്പറേറ്റ് ചെയ്യുന്ന ആളിനും നല്ലതാണ് എന്നുള്ളതാണ് ശരി. ഇന്ത്യാ രാജ്യത്ത് എല്ലായിടത്തും അതുപോലെതന്നെയാണ്. മറ്റു സംസ്ഥാനങ്ങളെ അപേക്ഷിച്ച് കേരളത്തിൽ അത് കുറവാണെന്നു മാത്രം.

ശ്രീ. എ. കെ. ശശീന്ദ്രൻ : സർ, ഡ്രൈവർമാർക്ക് നല്ല നിലയിലുള്ള പരിശീലനം നടത്തുന്നതിന് എടപ്പാൾ കേന്ദ്രമാക്കി ഒരു സെന്റർ പ്രവർത്തിക്കുന്നതായി അങ്ങ് ഇവിടെ ചൂണ്ടിക്കാണിക്കുകയുണ്ടായി. പരിശീലനം ലഭിച്ചാലും ഡ്രൈവർമാരുടെ മനസ്സിലുള്ള ഒരുതരം ഈഗോയും അവരുടെ പൗരബോധത്തിൽ ഉണ്ടായ കുറവും അശ്രദ്ധയുമാണ് അപകട കാരണമെന്ന് ഈയിടെ ബഹുമാനപ്പെട്ട ചെയർ തന്നെ അദ്ദേഹത്തിന്റെ കാർ ഒരു ബസ്സുമായി ഇടിച്ച ഘട്ടത്തിൽ അഭിപ്രായപ്പെടുകയുണ്ടായി. അത് ഡ്രൈവർമാരുടെ ഭാഗത്തു നിന്നുള്ള അശ്രദ്ധയും അവരുടെ മനസ്സിലുള്ള ഒരു തരം ഈഗോയുമാണ്. അപ്പോൾ ഈ ട്രെയിനിംഗ് കോടുക്കുന്നതിനോടൊപ്പം തന്നെ അവരിൽ പൗരബോധം ഉണ്ടാക്കാൻ പര്യാപ്തമായ വിധത്തിലുള്ള ചില പരിശീലനങ്ങളും ബോധവത്കരണ പരിപാടികളും നടത്തി ഈ അപകടങ്ങൾ കുറയ്ക്കുന്നതിനുള്ള സാഹചര്യം സൃഷ്ടിക്കാൻ സർക്കാർ മുൻകൈയെടുക്കുമോ ?

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. ജോസ് തെറ്റയിൽ : സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം പറഞ്ഞത് വളരെ ശ്രദ്ധാർഹമായ ഒരു പോയിന്റാണ്. കാരണം ഈഗോ എന്നുള്ളത് ഡ്രൈവ് ചെയ്യുന്ന ആളുകൾക്കുണ്ടാകുന്ന ഒരു ദുരൃോഗമാണ്. അത് കുറഞ്ഞാൽ ആക്സിഡന്റ് കുറയും. സാധാരണയായി ഏതെങ്കിലും ഏരിയായിൽ കുട്ടികൾക്ക് ഉൾപ്പെടെ ഇത്തരത്തിലുള്ള പരിശീലനം ഏർപ്പെടുത്തുമ്പോൾ വാഹനങ്ങൾ ഉപയോഗിച്ച് വാശി തീർക്കരുത് എന്ന നിർദ്ദേശമാണ് കൊടുക്കുന്നത്. അത് വളരെ പ്രസക്തമായ കാര്യമാണ്. മാത്രമല്ല, കേരളത്തിലൊട്ടാകെ ഇപ്പോൾ 157 ട്രാഫിക് സുരക്ഷ ക്ലബുകൾ തുടങ്ങിയിട്ടുണ്ട്. റോഡ് സുരക്ഷാ അതോറിറ്റിയുടെ പ്രവർത്തന ത്തിന്റെ ഭാഗമായി കേരളത്തിലൊട്ടാകെ ഇത്തരത്തിലുള്ള പരിശീലനങ്ങളും നടത്തിവരികയാണ്. മാത്രമല്ല, മലയാള മനോരമയുടെ "വഴിക്കണ്ണ്" എന്ന പദ്ധതിയിൽ ഇതുമായി ബന്ധപ്പെടുത്തി കേരളത്തിലെ എല്ലാ സ്കൂളുകളിലും ഇതിന്റെ ലഘുലേഖകൾ കൊടുക്കുന്നുണ്ട്. അത്തരത്തിലുള്ള ഒരോ നടപടികളും ഇപ്പോൾ സ്വീകരിച്ചുവരുന്നുണ്ട്.

ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ : സർ, വാഹനാപകടം ഉണ്ടാകുമ്പോൾ സ്വാഭാവികമായി ആദ്യം സംശയിക്കുന്നത് ഡ്രൈവറെയാണ്. പക്ഷേ, കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി.യുടെ ബസ്സുകൾക്ക് ഒരു റസ്റ്റ് ഇല്ല എന്നുള്ള ഒരു യാഥാർത്ഥ്യം നിലനിൽക്കുകയാണ്. ഞാൻ ശ്രീ. കാർത്തികേയൻ പറഞ്ഞതിന്റെ റൈഡർ ആയിത്തന്നെ ചോദിക്കുന്നു, വണ്ടി വരുന്നു, വണ്ടിയിൽ അടുത്ത ഡ്രൈവർ കയറുകയും ആ വണ്ടിയും കൊണ്ട് പോവുകയും ചെയ്യുന്നു. അതിന്റെ കണ്ടീഷനെക്കുറിച്ച് ആലോചിക്കാറുണ്ടോ ? അതിന്റെ റിപ്പയറിംഗിനെക്കുറിച്ച് ആലോചിക്കാറുണ്ടോ ? ആ വണ്ടി കഴുകുന്നതിനെക്കുറിച്ചുപോലും ആലോചി ക്കുന്നില്ലല്ലോ ! ഇപ്പോൾ നമ്മുടെ റോഡുകളിലെ ആക്സിഡന്റുകൾ കുറയാനുള്ള പ്രധാനപ്പെട്ട കാരണങ്ങളിലൊന്ന് റോഡ് കുളമായതുകൊണ്ട് വണ്ടി സ്പീഡിൽ ഓടിക്കാൻ കഴിയുകയില്ല എന്നതാണ്. എക്ഷേ, ഇതുമൂലം വലിയ മെക്കാനിക്കൽ ഡിഫക്ട് ഇതിൽ ഉണ്ടാവുകയാണ്. കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. യിലെ ബസ്സുകൾ ഇൻഷർ ചെയ്തിട്ടില്ലല്ലോ ? നമ്മൾ ഇൻഷർ ചെയ്യാത്തതു കൊണ്ട് എം. വി. എ. ടി. യിൽ നിന്നും കിട്ടിയ വിധിപ്പകർപ്പുമായി ആളുകൾ അവിടെ ക്യൂ നിൽക്കുന്ന സ്ഥിതിവിശേഷമാണുള്ളത്. അവസാനമായി കെ. എസ്. ആർ ടി. സി. യുടെ മാനേജിംഗ് ഡയറക്ടർ പോലും ഇതിനോട് സലാം പറയുന്ന രൂപത്തിൽ എത്തിയിരിക്കുന്നു. ഈ സാഹചര്യത്തിൽ കഴിവുറ്റ അങ്ങ്-എല്ലാവരും ഇപ്പോൾ അങ്ങയെ ഉയർത്തിപ്പറയുമ്പോൾ ഞാൻ മാത്രം താഴ്ത്തിപ്പറയുന്നത് ശരിയല്ല-ഈ തെറ്റുകളൊക്കെ തിരുത്തുന്നതിനു വേണ്ടി ഹ്രസ്വകാലമായി എന്ത് നടപടിയാണ് സ്വീകരിച്ചതെന്ന് അറിയിക്കാമോ ?

ശ്രീ. ജോസ് തെറ്റയിൽ : സർ, ഒന്നാമതായി കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. ബസ് ഇൻഷർ ചെയ്യുന്നില്ല എന്നുള്ള പ്രസ്താവന തെറ്റാണ്. ഈ സർക്കാർ അധികാരത്തിൽ വന്നതിനുശേഷം വാങ്ങിയ പുതിയ വണ്ടികൾക്ക് ഇൻഷറൻസുണ്ട്. .....(ബഹളം)..... പറഞ്ഞോട്ടെ, ഇൻഷറൻസ് ഉണ്ട്. ..... രണ്ടായിരത്തി ലേറെ ബസ്സുകൾക്ക് ഇൻഷറൻസ് ഉണ്ട്. .....(ബഹളം)..... നിലവിൽ 2591 വണ്ടികൾക്ക് ഇൻഷറൻസ് ഉണ്ട്. മാത്രമല്ല, ഇതിൽ തേർഡ് പാർട്ടി ഇൻഷറൻസ്,

കോമ്പ്രിഹെൻസീവ് ഇൻഷ്വറൻസ് തുടങ്ങിയ രണ്ട് തരം പോളിസികൾ ഇതിൽ എടുത്തിട്ടുണ്ട്. അല്ലാത്തതിന് മുൻകാലങ്ങളിൽ കൊടുത്തു തീർക്കേണ്ടതായ തുകകൾ ഓരോ വർഷവും ശരാശരി 10 കോടി രൂപ വീതം കൊടുത്തു കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്.

ശ്രീ. കെ. അജിത് : സർ, ഡ്രൈവർമാരുടെ കാര്യക്ഷമത വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി ഗവൺമെന്റ് നടത്തുന്ന നടപടികളെ സ്വാഗതം ചെയ്യുന്നു. അതിലുള്ള പ്രധാനപ്പെട്ട ഒരു പ്രശ്നം സ്റ്റേ സർവ്വീസ് നടത്തുന്ന സമയത്ത് ഡ്രൈവർമാർക്ക് സംസ്ഥാനത്തെ മിക്ക ഡിപ്പോകളിലും കിടന്നുറങ്ങാൻ കഴിയാത്ത സാഹചര്യം നിലനിൽക്കുന്നു എന്നതാണ്. ആവശ്യമായ അടിസ്ഥാന സൗകര്യങ്ങളില്ല. കൊതുകിന്റെ ശല്യം, മഴ ചാറ്റൽ ഇതെല്ലാം അവർക്ക് ബുദ്ധിമുട്ടുണ്ടാക്കുകയാണ്. അതുകൊണ്ടുതന്നെ ഉറക്കമില്ലാതെ വരുന്ന ഡ്രൈവർമാർ വണ്ടി ഉപയോഗിക്കുമ്പോൾ മിക്കവാറും അപകടങ്ങളിലേക്ക് വീഴുകയാണ്. ഇവർക്ക് അടിസ്ഥാന സൗകര്യങ്ങൾ വർദ്ധിപ്പിക്കുകയും കൊതുകുകടിയുടെ ശല്യം ഒഴിവാക്കുന്നതിനുവേണ്ടി അവർക്ക് കൊതുകു വല കൊടുക്കാൻ ഗവൺമെന്റ് മുൻകൈയെടുക്കുമോ ?

ശ്രീ. ജോസ് തെറ്റയിൽ : സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം പറഞ്ഞ ഈ കാര്യം വളരെ ശ്രദ്ധാർഹമാണ്. കാരണം, ഡ്രൈവർമാരും ക്രൂവുമൊക്കെത്തന്നെ വളരെയേറെ ബുദ്ധിമുട്ടുകൾ സഹിച്ചാണ് ഔട്ട് സ്റ്റേഷനുകളിൽ സ്റ്റേ ഡ്യൂട്ടികൾ ചെയ്യുന്നത്. അവരുടെ പരാതികൾ ഉണ്ടെന്നുള്ളത് ശരിയാണ്. അത് പരിഹരിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി കൊതുകുവലകൾ ഉൾപ്പെടെ ആവശ്യമുള്ള സാധനങ്ങൾ കൊടുക്കാനുള്ള നിർദ്ദേശം കൊടുക്കും.

ശ്രീ. കെ. കുട്ടി അഹമ്മദ് കുട്ടി : സർ, ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണന്റെ ചോദ്യത്തിനുത്തരമായി ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി പറഞ്ഞത് കുറേയേറെ ബസ്സുകൾക്ക് തേർഡ് പാർട്ടി ഇൻഷ്വറൻസുണ്ട്. മുഴുവൻ ബസ്സുകൾക്കും ഇല്ല. അപകടമുണ്ടാകുമ്പോൾ ബസ്സിൽ യാത്ര ചെയ്യുന്ന യാത്രക്കാർക്കാണ് കൂടുതൽ അപകടങ്ങളുണ്ടാകാനുള്ള സാധ്യതയുള്ളത്. വണ്ടിയിൽ യാത്രചെയ്യുന്ന യാത്രക്കാർക്കുകൂടെ കവറേജ് വരുന്ന കോംപ്രിഹെൻസീവ് ഇൻഷ്വറൻസ് എല്ലാ വണ്ടികൾക്കും ഏർപ്പെടുത്താനുള്ള നടപടി ഗവൺമെന്റ് സ്വീകരിക്കുമോ ?

ശ്രീ. ജോസ് തെറ്റയിൽ : സർ, ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ നേരത്തെ പറഞ്ഞതിന് അനുബന്ധമായിട്ട് പറയുന്നു. ഈ ഗവൺമെന്റ് വന്നതിനുശേഷം വാങ്ങിയിട്ടുള്ള എല്ലാ വണ്ടികൾക്കും ഇൻഷ്വറൻസ് ഏർപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്.

മി. സ്പീക്കർ : അവശേഷിക്കുന്ന വണ്ടികൾക്കുകൂടി ഇൻഷ്വറൻസ് ഏർപ്പെടുത്തണം.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. ജോസ് തെറ്റയിൽ : സർ, ...(ബഹളം)..... അതെന്താണെന്നു വച്ചാൽ അപകടമുണ്ടാകുമ്പോൾ കൺസോളിഡേറ്റഡ് ഫണ്ടിൽനിന്നാണ് പൈസ കൊടുത്തുവരുന്നത്. അല്ലാതെ ഇൻഷ്വറൻസില്ലാത്ത വണ്ടിയിൽ കയറി ആളുകൾക്ക് പൈസ കിട്ടാതെ വരുന്നില്ല. ..... (ബഹളം)..... ആ ഇനത്തിൽ ഇപ്പോൾ എല്ലാ വണ്ടികൾക്കും ഇൻഷ്വറൻസ് ഏർപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്, ഇൻഷ്വറൻസ് എന്നതുകൊണ്ട് ഉദ്ദേശിക്കുന്നത് വാഹനങ്ങളുടെ കേടുപാടുകൾക്ക് പറ്റുന്ന മാത്രമല്ല, കോംപ്രിഹെൻസീവായതുകൊണ്ട് വാഹനങ്ങൾക്ക് പറ്റുന്ന കേടുപാടുകൾക്കും കൂടി പൈസ കിട്ടും എന്നുമാത്രമേയുള്ളൂ. കോംപ്രിഹെൻസീവായാലും തേർഡ് പാർട്ടിയായാലും വഴിയാത്രക്കാർക്കും ബസ്സിനകത്തുള്ള യാത്രക്കാർക്കും ഒരു പോലെ തന്നെയാണ് ബാധകമാകുന്നത്. അതിന് യാതൊരു വ്യത്യാസവുമില്ല. നഷ്ടപരിഹാരം ഒരുപോലെ തന്നെയാണ്.

ശ്രീ. എം. പ്രകാശൻ മാസ്റ്റർ : സർ, കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. യിൽ എംപാനലായി ഇപ്പോൾ എത്രപേർ പ്രവർത്തിക്കുന്നുണ്ട് ; ഇവരെ സ്ഥിരപ്പെടുത്തുന്നതിനുള്ള എന്തെങ്കിലും നടപടി ഗവൺമെന്റ് ആരംഭിച്ചിട്ടുണ്ടോ ; ഇപ്പോൾ തയ്യാറാക്കിയ ലിസ്റ്റിനകത്ത് കുറേ പേരുകൾ ഒഴിവായിപ്പോയതായി ആക്ഷേപമുണ്ട്. ഇത് പരിഹരിക്കുന്നതിനുള്ള നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ ?

ശ്രീ. ജോസ് തെറ്റയിൽ : സർ, എത്ര പേർ എന്നുള്ള കൃത്യമായ കണക്കൊന്നും പ്രത്യേകമായി എടുത്തുവച്ചിട്ടില്ല. എന്നാൽത്തന്നെയും 2000 ആഗസ്റ്റ് മാസം മുതൽ 2008 ആഗസ്റ്റ് മാസംവരെ ഒരു വർഷം 120 ദിവസം വർക്കു ചെയ്തിട്ടുള്ള ആളുകളെ സ്ഥിരപ്പെടുത്തുവാനുള്ള നിർദ്ദേശമാണ് ഗവൺമെന്റിന്റെ മുമ്പിൽ പരിഗണനയ്ക്ക് വയ്ക്കുന്നത്. അതിനകത്ത് അപാകതകളുണ്ടെങ്കിൽ പരിശോധിച്ച് നടപടികൾ സ്വീകരിക്കും.

ശ്രീ. കെ. കെ. ഷാജു : സർ, കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. ഡ്രൈവർമാരിൽ ഒരു വിഭാഗം റോഡിന്റെ നടുക്കേ വണ്ടിനിർത്തുകയുള്ളൂ. വേറൊരു വണ്ടിയേയും ഓവർടേക്ക് ചെയ്യാൻ അനുവദിക്കുകയില്ല. എന്റെ ചോദ്യം, ഡ്രൈവർമാരുടെ അശ്രദ്ധകൊണ്ട് അപകടങ്ങളുണ്ടാകുമ്പോൾ വണ്ടിക്കുണ്ടാകുന്ന ഡാമേജ് പരിഹരിക്കാനുള്ള ചുമതല ഈ ഡ്രൈവർമാരുടെ മേൽത്തന്നെ ഫിക്സ് ചെയ്യുന്നതിനുള്ള എന്തെങ്കിലും നടപടിയുണ്ടോ ?

ശ്രീ. ജോസ് തെറ്റയിൽ : സർ, ഡ്രൈവർമാർ വാഹനങ്ങൾ നടുറോഡിൽ നിർത്തുന്നതായുള്ള ആക്ഷേപങ്ങൾ പലയിടത്തുനിന്നും കേൾക്കുന്നുണ്ടെങ്കിലും ഇപ്പോൾ അവർക്ക് പ്രത്യേകമായുള്ള നിർദ്ദേശം കൊടുത്തിട്ടുണ്ട്. എന്തെങ്കിലും പരാതിയുണ്ടെങ്കിൽ അത്തരത്തിൽ അവർക്ക് പ്രത്യേക നിർദ്ദേശം നൽകുന്നതാണ്.

ശ്രീ. കെ. വി. അബ്ദുൾ ഖാദർ : സർ, കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. യുടെ മാസാന്ത്യവലോകനങ്ങളിൽ പങ്കെടുക്കുമ്പോൾ ഡ്രൈവർമാർ പറയുന്ന ചില പ്രശ്നങ്ങൾ ഉണ്ട്. അവർക്ക് വണ്ടി സമയത്തിന് നിശ്ചിത സ്ഥലങ്ങളിൽ എത്തിക്കേണ്ടിവരുമെന്നും പക്ഷേ നമ്മൾ സ്പീഡ് ലിമിറ്റ് നിശ്ചയിച്ചിട്ടുള്ളതി

നാൽ ഈ സമയത്തിനനുസരിച്ച് അവിടെ ഓടിയെത്താൻ കഴിയുന്നില്ല എന്നും അതുപോലെ തന്നെ വണ്ടിയുടെ ഹോണിന് തീരെ ശബ്ദമില്ല. ഈ ശബ്ദക്കുറവുകാരണം പലപ്പോഴും ആളുകൾ റോഡിൽ നിന്ന് മാറാത്ത അവസ്ഥയുണ്ട്. ഇത്തരത്തിലുള്ള നിരവധി പ്രശ്നങ്ങൾ യഥാർത്ഥത്തിൽ ഡ്രൈവർമാർ അനുഭവിക്കുന്നുണ്ട്. ഇതെല്ലാം പരിഹരിച്ചാലേ അപകടങ്ങൾ ഒഴിവാക്കാൻ കഴിയുകയുള്ളൂ. ഇത്തരം കാര്യങ്ങളിൽ ഒരു ശ്രദ്ധ കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. യുടെ ഭാഗത്തുനിന്നുമുണ്ടാകുമോ ?

ശ്രീ. ജോസ് തെറ്റയിൽ : സർ, മാസാന്ത്യാവലോകനത്തിൽ പറയുന്ന ചില കാര്യങ്ങളൊക്കെ ശരിയാണ്. എന്റെ ശ്രദ്ധയിലുംപെട്ടിട്ടുണ്ട്. സ്പീഡ് ലിമിറ്റ് നിയന്ത്രിക്കേണ്ടത് നിയമപ്രകാരം തന്നെ നിയന്ത്രിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഹോൺ ശബ്ദം, അനുവദനീയമായ ഡെസിബലിലും കൂടുതൽ ശബ്ദമുണ്ടാകാതിരിക്കാൻ വേണ്ടിയാണ് അത് നിയന്ത്രിച്ചിട്ടുള്ളത്. ഈ ഹോൺ ശബ്ദം കേട്ടതുകൊണ്ടുമാത്രമല്ല ആളുകളുടെ ഒരു അവബോധത്തിന്റെ ഭാഗമായിട്ടാണ് അവർ റോഡിൽ നിന്നും മാറുന്നത്.

ശ്രീ. എ. എ. ഷുക്കൂർ : സർ, എന്റെ നിയോജകമണ്ഡലത്തിൽ നൂറോളം ഷെഡ്യൂളുകളാണ് കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. നടത്തുന്നത്. ഇപ്രകാരം നൂറ് ഷെഡ്യൂളുകൾ നടത്തുന്നതിൽ വരുമാനമുള്ള ഷെഡ്യൂളുകൾപോലും ഇപ്പോൾ റദ്ദ് ചെയ്യപ്പെട്ടിരിക്കുന്നു. പുതിയ ബസ്സുകൾ കഴിഞ്ഞ നാല് വർഷത്തിനിടയിൽ ഇതുവരെ ലഭിച്ചിട്ടില്ല. ഏതായാലും ഇക്കാര്യത്തിൽ ഗവൺമെന്റ് അടിയന്തരമായി ഇടപെടണം. കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി.ക്ക് കൂടുതൽ വരുമാനമുണ്ടാക്കാൻ കഴിയുന്ന ഷെഡ്യൂളുകൾ റദ്ദാക്കപ്പെടുന്ന അവസ്ഥ പരിഹരിക്കാനുള്ള നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ ?

ശ്രീ. ജോസ് തെറ്റയിൽ : സർ, പുതുതായി ബസ്സുകളൊന്നും ലഭിച്ചിട്ടില്ലെന്നുള്ള ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പറുടെ പ്രസ്താവന ശരിയല്ല. എന്റെ കയ്യിൽ അതിന്റെ ലിസ്റ്റുണ്ട്. ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർക്ക് ആ ലിസ്റ്റ് നല്കാം. എന്നിരുന്നാൽത്തന്നെയും ബസ്സ് വരുന്ന മുറയ്ക്ക് അതിന്റെ ആവശ്യമനുസരിച്ച് കൊടുക്കാം.

ശ്രീമതി ജെ. അരുന്ധതി : സർ, പുതുതായി നിയോജക മണ്ഡലത്തിലെ രണ്ട് ഡിപ്പോകളിലും പ്രവർത്തിക്കുന്ന ഡ്രൈവർമാർ ഇതുവരേയും ഒരപകടവുമുണ്ടാക്കിയിട്ടില്ല. അതിൽ അങ്ങയേയും അങ്ങയുടെ വകുപ്പിനേയും അഭിനന്ദിക്കുന്നു. എനിക്ക് പറയാനുള്ളത്.....

മി. സ്പീക്കർ : രണ്ട് ഡിപ്പോയിലും കൂടി എത്ര വണ്ടിയുണ്ട് ?

ശ്രീമതി ജെ. അരുന്ധതി : 73. എനിക്ക് പറയാനുള്ളത് കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്ത് ചെറിയ ബസ്സ് വാങ്ങിച്ച് ഉപയോഗപ്പെടുത്തിയതിൽ ഏഴ് വണ്ടികൾ എന്റെ മണ്ഡലത്തിൽ ഓടുന്നുണ്ട്. പക്ഷേ, ഏത് പ്രഗത്ഭരായിട്ടുള്ള ഡ്രൈവർ കൊണ്ടുപോയാലും ആ വണ്ടികൾ പകുതി വഴിയിൽ ചെല്ലുമ്പോൾ അവിടെ കിടക്കും, പിന്നെ ഓടിക്കാൻ പറ്റില്ല. അങ്ങനെ നിരവധി

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

പരാതികളുണ്ട്. അതുകൊണ്ട് അങ്ങ് ദയവുചെയ്ത് ആ ബസ്സുകൾ തിരിച്ചെടുത്തുകൊണ്ട് പകരം പുതിയ ബസ് വേണ്ട, കട്ചേസിന് വണ്ടി വരുമ്പോൾ എങ്കിലും തരുന്നതിനുള്ള നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ ?

ശ്രീ. ജോസ് തെറ്റയിൽ : സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ പറഞ്ഞ ചെറിയ വണ്ടികൾ കാര്യം, നമ്മുടെ ആളുകൾ അധികം ശ്രദ്ധിക്കാതെ പോയിട്ടുള്ള കാര്യമാണ്. ചെറിയ വണ്ടികൾ വലിയ വിപ്ലവകരമായി കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്ത് വാങ്ങിയതും കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി.ക്ക് 150 കോടി രൂപയോളം ബാധ്യതയുണ്ടാക്കിയതാണെന്നുമാണ് കണക്ക്. ഇപ്പോഴത്തെ സ്ഥിതിയിൽ 176 വണ്ടികൾ മാത്രമേ അവശേഷിക്കുന്നുള്ളൂ. ഇപ്പോൾ ഇതിന്റെ സ്പെയർ പാർട്ട്സ് ലഭ്യമല്ല. സ്പെയർ പാർട്ട്സുകൾ കിട്ടണമെങ്കിൽ വേറൊരു വണ്ടി പൊളിച്ചാണ് ഇപ്പോൾ ഇതിന്റെ സ്പെയർപാർട്സുകൾ കണ്ടെത്തുന്നത്. അതാണ് സ്ഥിതി. അതുകൊണ്ട് ഇപ്പോൾ കട്ചേസിന് വണ്ടിവരുമ്പോൾ കൊടുക്കാമെന്ന് പറയുന്നത്.

ശ്രീ. കെ. ബാബു : സർ, കൊച്ചിയിലെ ഇടക്കൊച്ചി-തോപ്പുംപടി-എറണാകുളം വഴി ഇടപ്പള്ളിക്ക് പോകുമ്പോൾ ബസ്സുകൾക്ക് ഏകദേശം ഒന്ന് ഒന്നര മണിക്കൂർ സമയനഷ്ടംവരും, തേയ്മാനം കൂടും, ഇന്ധനച്ചെലവ് കൂടും, യാത്രാക്കാർക്കും ബുദ്ധിമുട്ടാണ്. സമയലാഭത്തിനായി ഡ്രൈവർമാർ ഓവർ സ്പീഡിൽ വണ്ടിയോടിച്ച് അപകടങ്ങളുണ്ടാക്കുകയാണ്. അതുകൊണ്ട് കൊച്ചി ബൈ-പാസ്സിലൂടെ ദീർഘദൂര ബസ്സുകൾ ഘട്ടംഘട്ടമായി ഓടിക്കുന്നതിനുള്ള സംവിധാനമുണ്ടാക്കുമോ ; ഹർത്താൽ, ബന്ദ് ദിവസങ്ങളിൽ വണ്ടിയോടിക്കുന്ന ഡ്രൈവർമാർക്ക് എന്ത് സംരക്ഷണയാണ് കെ. എസ്. ആർ ടി. സി. ഏർപ്പെടുത്തിയിരിക്കുന്നത് എന്ന് വ്യക്തമാക്കുമോ ?

ശ്രീ. ജോസ് തെറ്റയിൽ : സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ പറഞ്ഞത് വളരെ ശരിയായ കാര്യമാണ്. കാരണം ഇത്തരത്തിൽ ഇടക്കൊച്ചിവഴി പോകുന്ന വാഹനങ്ങളുടെ തേയ്മാനം, സമയനഷ്ടം, ഇന്ധന നഷ്ടം ഇപ്രകാരമുള്ള എല്ലാം അതിനകത്ത് വരുന്നുണ്ട്. പക്ഷേ, അതിനകത്ത് മുഴുവൻ വണ്ടികളും വരില്ലയെങ്കിലും രാവിലെ മുതൽ വൈകിട്ട് 8 മണിവരെയുള്ള സൂപ്പർഫാസ്റ്റുകളും തൃശ്ശൂർ മുതൽ വടക്ക് ഭാഗത്തേയ്ക്കുള്ള വാഹനങ്ങളും ഇടക്കൊച്ചി ഒഴിവാക്കിക്കൊണ്ട് ബൈ-പാസ് വഴി സർവ്വീസ് നടത്താനുള്ള നിർദ്ദേശം കൊടുത്തിട്ടുണ്ട്. പക്ഷേ, എല്ലാ ബസ്സുകളുമല്ല. അത് ഘട്ടംഘട്ടമായിട്ടാണ് നിറുത്താൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്.

ശ്രീ. പി. തിലോത്തമൻ : സർ, ബസ്സുകൾക്ക് പെർമിറ്റ് നൽകുന്നതിലെ അശാസ്ത്രീയത മൂലവും അപകടങ്ങളുണ്ടാകാറുണ്ട്. ഒരേ ബസ്സുകൾക്ക് പെർമിറ്റ് നൽകുക, പിന്നെ അര മിനിറ്റിനുള്ളിൽ രണ്ട് ബസ്സുകൾക്ക് പെർമിറ്റ് നൽകുക, വീണ്ടും ഒരു മിനിറ്റിനുള്ളിൽ രണ്ട് ബസ്സുകൾക്ക് പെർമിറ്റ് നൽകുക ; ഇങ്ങനെയൊരു അശാസ്ത്രീയമായ സമീപനം ഇന്ന് സ്റ്റേജ് ക്യാരിയേജുകൾക്ക് പെർമിറ്റ് നൽകുന്നതിൽ നിലവിലുണ്ട്. വണ്ടികളുടെ മത്സര ഓട്ടം വ്യാപകമാക്കുന്നതിൽ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

അത് പ്രധാന പങ്ക് വഹിക്കുന്നുണ്ട്. ഇന്നത്തേക്കാലത്ത് വണ്ടികളുടെ മത്സര ഓട്ടം വളരെയധികം ശ്രദ്ധിക്കപ്പെടേണ്ടതാണ്. അതുകൊണ്ട് ടൗണിലും ഗ്രാമ പ്രദേശങ്ങളിലും ഈ സ്റ്റേജ് ക്യാരേജുകൾക്ക് പെർമിറ്റ് നൽകുമ്പോൾ ശാസ്ത്രീയമായ അടിസ്ഥാനത്തിൽ രണ്ട് ബസ്സുകൾ തമ്മിൽ ഇത്ര മിനിട്ടെങ്കിലും അകലമുണ്ടായിരിക്കണം എന്നിങ്ങനെ വ്യവസ്ഥാപിതമായി നിശ്ചയിച്ചുകൊണ്ട് പെർമിറ്റ് നൽകിയാൽ അപകടങ്ങളും മത്സര ഓട്ടവും ഒഴിവാക്കാൻ വളരെ സഹായിക്കും. അതിനുള്ള നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ ?

<u>ശ്രീ. ജോസ് തെറ്റയിൽ</u> : സർ, 1989-ലെ എം. വി. ആക്ടിന്റെ സെൻട്രൽ ആക്ട് പ്രകാരം ബസ്സുകൾക്ക് പെർമിറ്റ് ചോദിക്കുന്നത് കൊടുക്കാതിരിക്കാനുള്ള മാർഗ്ഗങ്ങളില്ല. ആകെക്കൂടിയുള്ളത് സമയനിഷ്ഠ പാലിക്കുന്നതിനുവേണ്ടിയുള്ള നിഷ്ക്കർഷകളിൽ ടൈം കോൺഫറൻസ് നടത്തി ക്ലാഷുണ്ടാകാത്ത വിധത്തിൽ നടത്താനാണ് ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്. അതുപോലെ അത്തരത്തിൽ ക്ലാഷില്ലാതെ ടൈം ഹിയറിംഗ് വരികയാണെങ്കിൽ അത് പരിഹരിക്കാനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിക്കാവുന്നതാണ്.

<u>ശ്രീ. സി. എം. ദിനേശ് മണി</u> : സർ, ഇടക്കൊച്ചി വഴിയുള്ള ഒരു സർവ്വീസ് കട്ട് ചെയ്യുന്നമെന്ന് സൂചിപ്പിക്കുകയുണ്ടായി, അത് കട്ട് ചെയ്യരുത് ; അത് സംബന്ധിച്ച് വ്യക്തമാക്കുമോ ?

<u>ശ്രീ. ജോസ് തെറ്റയിൽ</u> : സർ, ഇടക്കൊച്ചി വഴിയുള്ള സർവ്വീസ് കട്ട് ചെയ്യുമെന്നല്ല പറഞ്ഞത്, അങ്ങനെ പറഞ്ഞിട്ടില്ല. പുതുതായി തിരു-കൊച്ചി ബസ്സുകൾ അവിടെ സർവ്വീസിൽ വരികയും കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. സൂപ്പർഫാസ്റ്റ് ബസ്സുകൾ, എല്ലാ ബസ്സുകളുമല്ല സൂപ്പർഫാസ്റ്റ് ബസ്സുകൾ ഇടക്കൊച്ചിയിലൂടെ വരുന്നത് പീക്ക് അവേഴ്സിൽ ഒഴിവാക്കിക്കൊണ്ട് പോകാനുള്ള നിർദ്ദേശമാണുള്ളത്.

<u>ശ്രീ. ബി. ഡി. ദേവസ്സി</u> : സർ, കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി.യുടെ വരുമാനം വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിന്റെയും ഡ്രൈവർമാരുടെ കാര്യക്ഷമത വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിന്റെയും ഭാഗമായി മെച്ചപ്പെട്ട ഇന്ധനക്ഷമത കൈവരിക്കുന്ന ഡ്രൈവർമാർക്ക് പ്രത്യേക അലവൻസുകൾ ഏർപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്. ഇതിന്റെ വിശദാംശം വ്യക്തമാക്കുമോ ?

<u>ശ്രീ. ജോസ് തെറ്റയിൽ</u> : സർ, അവർക്ക് ഇൻസെന്റീവ് നൽകിവരുന്നുണ്ട്. തന്നെയുമല്ല കൃത്യമായി ഡ്യൂട്ടിക്ക് വരുകയും ഡ്യൂട്ടി സമയം മുഴുവനായി ചെയ്യുകയും ഇന്ധന ലാഭം ഉണ്ടാക്കുകയും ചെയ്യുന്ന ഡ്രൈവർമാർക്ക് പ്രത്യേകമായും അലവൻസുകൾ കൊടുക്കുന്നതായിരിക്കും.

<u>ശ്രീ. കെ. ശിവദാസൻ നായർ</u> : സർ, തേർഡ് പാർട്ടി ഇൻഷ്വറൻസ് ഇല്ലാത്തതുകൊണ്ട് 1992 മുതലുള്ള അവാർഡുകൾക്ക് പണം കൊടുക്കാനുണ്ട് എന്ന കാര്യം അങ്ങയുടെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്തുകയാണ്. എന്നാൽ എന്റെ ചോദ്യം, അപകടങ്ങൾ കുറയ്ക്കുന്നതിനുവേണ്ടി ഈ ഗവൺമെന്റ് വന്നതിനുശേഷം സ്പീഡ് ഗവണറുകൾ സ്ഥാപിച്ചു. ഇപ്പോൾ ഈ സ്പീഡ് ഗവണറുകൾ ഒന്നും

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

പ്രവർത്തനക്ഷമമല്ലാ എന്നുള്ളത് അങ്ങേയ്ക്ക് മനസ്സിലായിട്ടുണ്ടോ ; അതിന് വേണ്ടി എന്ത് നടപടികളാണ് അങ്ങ് കൈക്കൊള്ളുന്നത് എന്ന് അറിഞ്ഞാൽ കൊള്ളാം.

ശ്രീ. ജോസ് തെറ്റയിൽ : സർ, മുൻ ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്ത് സ്പീഡ് ഗവണർ നിയമ നടപടി വന്നത്. അന്ന് ഏർപ്പെടുത്തിയിട്ടുള്ള സ്പീഡ് ഗവണറിൽ പലതും പിന്നീട് ഡിഫക്ടീവ് ആയെന്നത് സത്യമാണ്. അന്ന് അത് ഏർപ്പെടുത്തിയപ്പോൾ അതിന്റെ ആഫ്റ്റർ മെയിന്റനൻസിനായുള്ള കോൺട്രാക്ട് അന്ന് ഒപ്പിടാത്തതുകൊണ്ട് ഇന്നും കേടുപാടുകൾ സംഭവിച്ചിട്ടുള്ളത് നന്നാക്കുവാനുള്ള ബുദ്ധിമുട്ട് ഉണ്ടായിട്ടുണ്ട്. തുടർന്ന് ഇപ്പോൾ കെൽട്രോണുമായി ആലോചിച്ച് അത്തരത്തിലുള്ള ആഫ്റ്റർ മെയിന്റനൻസിന് വേണ്ടിയുള്ള നടപടികളാണ് സ്വീകരിക്കുന്നത്.

ശ്രീ. സി. എച്ച്. കുഞ്ഞമ്പു : സർ, ഇന്റർസ്റ്റേറ്റ് റൂട്ട് ദേശസാൽക്കരിച്ചതോടുകൂടി കാസർഗോഡ്- മംഗലാപുരം റൂട്ടിൽ അപകടങ്ങൾ ഇപ്പോൾ തീരേ ഇല്ലാതായിട്ടുണ്ട്. നേരത്തെ അടിക്കടി അപകടങ്ങൾ ഉണ്ടാകുകയും അതിനെത്തുടർന്ന് അക്രമങ്ങളും മറ്റും ഉണ്ടാകുന്ന പ്രദേശമായിരുന്നു കാസർഗോഡ്-മംഗലാപുരം റൂട്ട്. ഇപ്പോൾ ഈ റൂട്ട് ദേശസാൽക്കരിച്ചതോടുകൂടി കേരള-കർണ്ണാടക സംസ്ഥാനങ്ങളുടെ കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. യുടെ ബസ്സുകളാണ് ഓടുന്നത്. ഈ അടുത്ത കാലത്ത് കർണ്ണാടക സ്റ്റേറ്റ് ഏതാനും വോൾവോ ബസ്സുകൾ ഇറക്കിയപ്പോൾ ആളുകൾ ഈ വോൾവോ ബസ്സിലേക്കാണ് പാഞ്ഞ് കയറുന്നത്, നമ്മുടെ ബസ്സിന് വലിയ നഷ്ടമാണ് സംഭവിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. അതുകൊണ്ട് ആ റൂട്ടിൽ വോൾവോ ബസ്സ് ഇറക്കാൻ ആവശ്യമായ നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ ?

ശ്രീ. ജോസ് തെറ്റയിൽ : സർ, ഇപ്പോൾ കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. ആ റൂട്ടിൽ വോൾവോ ബസ്സുകൾ ഇറക്കാനുള്ള ഒരു സ്ഥിതിയിലല്ല.

ശ്രീ. വർക്കല കഹാർ : സർ, നിയമങ്ങൾ കർക്കശമാക്കണമെന്നത് പ്രധാനപ്പെട്ട ഒരു കാര്യമാണ്. എന്റെ യൂണിയനും ശ്രീ. സി. ദിവാകരന്റെ യൂണിയനും ഒക്കെയുള്ള സ്ഥലത്ത് ഈ നിയമങ്ങളെങ്ങനെ കർക്കശമാക്കാൻ സാധിക്കും. വാഹനത്തിലിരിക്കുന്ന നിരവധി ആളുകളുടേയും റോഡിൽ കൂടി പോകുന്ന ആളുകളുടേയും സുരക്ഷ വാഹനം ഓടിക്കുന്നവന്റെ ശ്രദ്ധയിലും സുക്ഷമതയിലുമൊക്കെയാണ് ആശ്രയിച്ചിരിക്കുന്നത്. അതുകൊണ്ട് കള്ള് കുടിച്ച് വാഹനമോടിക്കുന്നവർക്ക് ഡ്രൈവിംഗ് ജോലി കൊടുക്കരുത്, മറ്റെന്തെങ്കിലും ജോലി കൊടുക്കണം. അതുപോലെ തന്നെ നിയമങ്ങൾ കർക്കശമായി പാലിക്കുമെന്ന് ഉറപ്പ് വരുത്താനുള്ള സംവിധാനവും വേണം. അതുപോലെ നിലവിലുള്ള ആളുകളുടെ കാഴ്ച പരിശോധന പീരിയോഡിക്കലായി നടത്തണമെന്ന് സൂചിപ്പിക്കുകയുണ്ടായി. നിലവിലുള്ള ആളുകളുടെ കാഴ്ച പരിശോധന, 55 വയസ്സായവരുടെ അവസ്ഥ മന്നുക്ക് അറിയാം, ഇതിന് എന്ത് ചെയ്യാൻ പറ്റും ?

ശ്രീ. ജോസ് തെറ്റയിൽ : സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട വർക്കല കഹാർ പറഞ്ഞ ഒരു കാര്യം അവരുടെ നേതൃത്വത്തിലുള്ള യൂണിയനുകൾ കൂടി സഹകരിച്ച് കഴിഞ്ഞാൽ കൂടുതൽ എളുപ്പമുണ്ട്. മദ്യപിച്ച് വാഹനമോടിക്കുന്നവർക്കെതിരെ നടപടി സ്വീകരിക്കാനുള്ള ഒരു പ്രേരണയും പിന്തുണയും കൂടി നൽകി

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

കഴിഞ്ഞാൽ അത്തരത്തിലുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിക്കാൻ കഴിയും. തന്നെയുമല്ല, അതിന് ശക്തമായ നടപടി സ്വീകരിക്കുന്നതുമാണ്. ഒരു യൂണിയന്റെ കാര്യമല്ല പറഞ്ഞത്. യൂണിയനുകൾ അത്തരത്തിനുള്ള ആളുകളുടെ പേരിൽ നടപടി സ്വീകരിക്കുമ്പോൾ പിന്തുണയുമായി വരാതിരിക്കുകയും നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുകയാണെങ്കിൽ കൂടുതൽ നടപടികൾ യൂണിയനുകളിൽ തന്നെ സ്വീകരിക്കുകയും ചെയ്താൽ നന്നായിരിക്കും. പീരിയോഡിക്കലായി കാഴ്ച പരിശോധന നടത്തുക എന്ന നിർദ്ദേശം പരിഗണിക്കുന്നതാണ്.

ശ്രീ. മുരളി പെരുനെല്ലി : സർ, കാര്യക്ഷമത വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിൽ പരിശീലനത്തിന് പ്രധാനപ്പെട്ട പങ്കുള്ളതുപോലെ തന്നെ അതിനുള്ള ആനുകൂല്യവും വളരെ പ്രധാന ഘടകമാണെന്നാമ് തോന്നുന്നത്. എന്റെ ചോദ്യം, സർക്കാർ ജീവനക്കാർക്ക് നടപ്പിലാക്കിയിട്ടുള്ള ഗ്രൂപ്പ് ഇൻഷ്വറൻസ് പദ്ധതി, സ്റ്റേറ്റ് ലഫ് ഇൻഷ്വറൻസ് പദ്ധതി, ഗ്രൂപ്പ് പേഴ്ണൽ ആക്സിഡന്റ് ഇൻഷ്വറൻസ് പദ്ധതി എന്നിവ കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. ജീവനക്കാർക്കും കൂടി നടപ്പാക്കുന്നതിന് ആവശ്യമായ നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ ?

ശ്രീ. ജോസ് തെറ്റയിൽ : സർ, ബഹുമാപ്പെട്ട മെമ്പർ പറഞ്ഞ നിർദ്ദേശം നടപ്പിലാക്കുന്നതിനുവേണ്ടി ആലോചിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്.

ശ്രീ. എം. വി. ശ്രേയാംസ് കുമാർ : സർ, എല്ലാ ബസ്സുകളും നഗരത്തിലൂടെ കടന്ന് പോകുന്നതു കൊണ്ടാണ് പ്രധാനപ്പെട്ട നഗരങ്ങളിൽ അപകടങ്ങൾ കൂടുന്നത്. സാധാരണ സബ്-അർബൻ ബസ്സുകൾ സബ്-അർബനിൽ ടെർമിനേറ്റ് ചെയ്യുകയും സിറ്റിയിൽ സിറ്റി ബസ്സികൾ മാത്രം ഓടുന്ന സ്ഥിതിയും സംജാതമാകണം. ഇപ്പോൾ പുതുതായി വരുന്ന ബസ് സ്റ്റാന്റുകളെല്ലാം ടൗണിന്റെ ഉള്ളിൽ തന്നെയാണ്. പുറത്ത് നിന്ന് വരുന്ന എല്ലാ ബസ്സുകളും ടൗണിൽ കൂടി കടന്ന് പോകുന്നതുകൊണ്ട് ട്രാഫിക് കൂടുകയും അപകടങ്ങൾ കൂടുകയും ചെയ്യുന്നുണ്ട്. സബ്-അർബൻ ബസ്സുകൾ സബ്-അർബനിൽ ടെർമിനേറ്റ് ചെയ്യുകയും സിറ്റിയിൽ സിറ്റി ബസ്സുകൾ മാത്രം ഓടിക്കുന്ന സംവിധാനത്തെക്കുറിച്ച് ആലോചിക്കുമോ ?

ശ്രീ. ജോസ് തെറ്റയിൽ : സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ പറഞ്ഞത് ആധുനികമായ, ശാസ്ത്രീയമായ പരിപാടി അനുസരിച്ച് വളരെ ശരിയാണ്. പക്ഷേ, നമ്മുടെ നാട്ടിലെ ആളുകളെല്ലാം സിറ്റിയിൽ തന്നെ വേണം എന്ന് നിർബന്ധിക്കുകയും സിറ്റി സർവ്വീസ് അല്ലാത്ത ബസ്സുകൾ ഉൾപ്പെടെ എല്ലാം സിറ്റിയിൽ അവസാനിക്കുകയും ചെയ്യണമെന്ന നിർബന്ധത്തിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിലാണ് ഇപ്പോൾ നിലവിൽ വന്നിട്ടുള്ളത്. എന്നാൽ അതിന്റെ ഭാഗമെന്നുള്ള നിലയിൽ കഴിയുന്നതും സിറ്റി സർവ്വീസ്സുകൾ ഉൾക്കൊള്ളിച്ചുകൊണ്ട് മറ്റ് ലോങ്ങ് റൂട്ട് സർവ്വീസ്സുകളെ സിറ്റിയിൽ പ്രവേശിപ്പിക്കാത്ത രീതിയിലുള്ള നടപടികളുമായാണ് പോകുന്നത്. വൈറ്റില ഹബ് വരുന്നതോടുകൂടി എറണാകുളത്ത് ആ നിർദ്ദേശം കൂടുതൽ പരിഗണിക്കുന്നതാണ്.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. വി. എസ്. സുനിൽകുമാർ : സർ, കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. യിലെ പബ്ലിക് സർവ്വീസ് കമ്മീഷന്റെ ലിസ്റ്റിൽനിന്നും പോസ്റ്റ് ചെയ്യപ്പെട്ട അൺ അഡ്വൈസ്ഡ് ആയിട്ടുള്ള ആളുകളുണ്ട്. കാലങ്ങളായിട്ട് ജോലി ചെയ്തു കൊണ്ടിരിക്കുന്ന ആളുകളാണ്. ഏകദേശം 930 ഓളം ജീവനക്കാരുണ്ട്. ഈ ജീവനക്കാരെ സ്ഥിരപ്പെടുത്തുക എന്നത് വളരെ ന്യായമായ ഒരു ആവശ്യമാണ്. ഈ ആവശ്യം അങ്ങയുടെ മുമ്പാകെ ഉന്നയിക്കപ്പെട്ടിരുന്നുവെങ്കിലും അത് പരിഹരിക്കുന്നതിന് വേണ്ടി നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ ?

ശ്രീ. ജോസ് തെറ്റയിൽ : സർ, അത് സംബന്ധിച്ച നടപടികൾ ആലോചിച്ച് ചെയ്യുന്നതാണ്.

ശ്രീ. റ്റി. എൻ. പ്രതാപൻ : സർ, ഈ ഗവൺമെന്റ് വരുന്ന കാല ഘട്ടത്തിൽ തീരദേശപ്രദേശമായ നാട്ടികയിൽ നിന്ന് നിരവധി ബസ്സുകൾ എറണാകുളത്തേയ്ക്കും തൃശ്ശൂരിലേക്കും മറ്റും ഉണ്ടായിരുന്നുവെങ്കിലും എല്ലാം നിർത്തലാക്കിയിരിക്കുകയാണ്. അങ്ങ് പുതിയ ആയിരം ബസ്സുകൾ വാങ്ങുന്നതായി പത്രങ്ങളിൽകൂടി വായിക്കാനിടയായി. തീരദേശ മേഖലയിൽ തൃശ്ശൂർ മെഡിക്കൽ കോളേജ് ഉൾപ്പെടെയുള്ള സ്ഥലങ്ങളിൽ പോകാനുള്ള സാധാരണക്കാരുടെ യാത്രാ സൗകര്യങ്ങൾ ഉപയോഗപ്പെടുത്തുന്നതിനുവേണ്ടി നാട്ടികയ്ക്ക് പ്രത്യേക പരിഗണന നൽകുമോ ?

ശ്രീ. ജോസ് തെറ്റയിൽ : സർ, അതിനെക്കുറിച്ച് അന്വേഷിച്ച് നടപടി സ്വീകരിക്കുന്നതാണ്.

കലാഭിരുചിയുള്ള കുട്ടികളെ സഹായിക്കുന്ന പദ്ധതി

3 (*543) ശ്രീ. എം. എം. മോനായി :
ശ്രീ. അൽഫോൺസ് കണ്ണന്താനം :
ശ്രീ. സി. എം. ദിനേശ് മണി :
ശ്രീ. പി. ടി. എ. റഹീം : താഴെ കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക് വിദ്യാഭ്യാസവും സാംസ്ക്കാരികകാര്യവും വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ :

(എ) കലാഭിരുചിയുള്ള സ്ക്കൂൾ കുട്ടികളെ സഹായിക്കുന്നതിനും പ്രോത്സാഹിക്കുന്നതിനുമായി പദ്ധതി ആവിഷ്ക്കരിച്ചിട്ടുണ്ടോ ; എങ്കിൽ വിശദാംശം നൽകുമോ ;

(ബി) ചെലവ് കൂടുതലുള്ള ഇനങ്ങൾ യുവജനോത്സവത്തിൽ അവതരിപ്പിക്കുന്നതിന് സാമ്പത്തികമായി പിന്നോക്കം നിൽക്കുന്ന കുട്ടികൾക്ക് സഹായം നൽകുമോ ;

(സി) ജില്ലാതലത്തിൽ സഹായത്തിന് അർഹരായ കലാകാരന്മാരെ കണ്ടെത്തുന്നതിന് സംവിധാനം ഏർപ്പെടുത്തുമോ ;

(ഡി) സാമ്പത്തികമായി പിന്നോക്കം നിൽക്കുന്ന കലാവാസനയുള്ള കുട്ടികൾക്ക് പരിശീലനത്തിനായി സൗകര്യങ്ങൾ ഏർപ്പെടുത്തുന്നതിന് പദ്ധതി ആവിഷ്ക്കരിക്കുമോ ;